Numero 28. 6 febbraio 1847.

LE STRADE FERRATE

SEZIONE TECNICA.

Ordinanza regia pubblicata in Parigi il giorno 25 novembre 1846 intorno ai regolamenti che concernono le ferrate: vedi n. 22, 24 e 26.

Art. 39. Niun altro individuo infuori del meccanico e del preposto al fornello potrà montare sulla locomotiva o sul carro, a meno che non abbia uno speciale permesso in iscritto del direttore della ferrata. Restano eccettuati da tale proibizione gli ingegneri dei ponti e strade, gli ingegneri delle miniere incaricati alla sorveglianza, ed i commissari speciali di polizia. Questi ultimi nullameno dovranno presentare al capo della stazione od al conduttore principale del convoglio una domanda scritta e motivata.

Art. 40. Macchine dette di soccorso o di riserva dovranno essere costantemente mantenute accese e pronte a partire su quei punti di ciascuna linea che saranno, dietro proposizione della compagnia, indicati dal Ministro dei lavori pubblici. Le regole relative al servizio di tali macchine saranno parimenti determinate dal Ministro dietro proposizione della compagnia.

Art. 41. Ne' luoghi di deposito delle macchine vi sarà sempre un vagone carico di tutti gli attrezzi ed utensili necessari in caso di sinistro. Ciascun treno inoltre dovrà essere fornito degli ordigni i più indispensabili.

Art. 42. In quelle stazioni che indicherà il Ministro dei lavori pubblici saranno tenuti dei registri sui quali si noteranno i ritardi che eccedono dieci minuti per le corse la di cui lunghezza sia inferiore a 50 chilometri, e quindici minuti per le corse di 50 chilometri, o più. Tali registri indicheranno la natura e la composizione dei treni, il nome delle locomotive rimorchiatrici, l'ora di partenza, quella di arrivo, la cagione e l'intervallo del ritardo. Gli stessi registri saranno a qualunque richiesta presentati agli ingegneri, funzionari ed agenti dell'amministrazione pubblica incaricati alla sorveglianza del materiale ed all' esercizio della ferrata.

Art. 43. Mediante avvisi collocati nelle stazioni si faranno conoscere al pubblico le ore di partenza dei convogli ordinari di qualsiasi sorta, le stazioni cui debbono servire, le ore in che debbono arrivare a ciascuna delle stazioni, e partirne. Quindici giorni almeno innanzi che tali ordini di servizio siano posti in esecuzione, saranno comunicati contemporaneamente ai Commissari Regii, al Prefetto del dipartimento ed al Ministro dei lavori pubblici, il quale potrà prescrivere quelle modificazioni che crederà necessarie alla sicurezza della circolazione, ed al bisogno del pubblico.

Titolo quinto.

Della percezione delle tasse e delle spese accessorie.

Art. 44. Nessuna tassa di qualunque natura sia potrà essere percetta dalla compagnia se non che in virtù di omologazione del Ministro dei lavori pubblici. Le tasse percette attualmente su di quelle ferrate le cui concessioni sono anteriori all'anno 1835, e che non sono state ancora regolarizzate, dovranno esserlo avanti il primo di aprile 1847.

Art. 45. Per l'esecuzione del paragrafo primo dell'articolo precedente, la compagnia dovrà stendere un quadro dei prezzi ch'essa ha in animo di percepire, ma al di sotto del limite massimo permesso dalla tariffa pei trasporti dei viaggiatori, bestiame, mercanzie ed oggetti diversi, e trasmetterà nel medesimo tempo spedizione conforme del suddetto quadro al Ministro dei lavori pubblici, ai Prefetti dei Dipartimenti attraversati dalla ferrata ed ai Commissari Regii.

Art. 46. Dovrà inoltre la compagnia, entro il più breve termine e nelle forme indicate nel precedente articolo, sottoporre al Ministro dei lavori pubblici le sue proposizioni circa i prezzi di trasporto non contemplati dalla tariffa, e per rispetto ai quali il Ministro è chiamato a statuire.

Art. 47. Quanto alle spese accessorie, come di carico, scarico, e di deposito ne' luoghi di fermata, e ne' magazzini della ferrata, e quanto a tutte le altre tasse che debbono essere regolate annualmente, dovrà la compagnia sottoporne il regolamento all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici entro il decimo mese di ciascun anno. Finchè non sarà deciso in proposito, continuerassi a percepire i prezzi dell' antiche tariffe.

Art. 48. I quadri delle tasse e delle spese accessorie approvati staranno sempre affissi ne' luoghi i più esposti delle stazioni delle ferrate.

Art. 49. Allorchè vorrà la compagnia portare qualche cambiamento ai prezzi autorizzati, ne darà avviso al Ministro dei lavori pubblici, ai Prefetti dei Dipartimenti attraversati, ed ai Commissari Regii. Il pubblico sarà nel medesimo tempo mediante avvisi informato dei mutamenti sottoposti all' approvazione del Ministro. Allo spirare di un mese dalla data dell' affisso, le dette tasse potranno essere percette, se nell' intervallo il Ministro dei lavori pubblici le ha sanzionate. Se dal Ministro venissero prescritte modificazioni ad alcuno dei prezzi pubblicati, tali modificazioni saranno pure fatte di pubblica ragione, e non potranno essere poste in esecuzione se non se un mese dopo quest' ultima affissione.

Art. 50. La compagnia sarà obbligata di eseguire con diligenza, esattezza e celerità, ed imparzialmente i trasporti delle mercanzie, bestiami ed oggetti di qualunque natura che le verranno consegnati. A mano a mano che arriveranno alla ferrata colli, bestiami, o qualunque altro oggetto, verrà il tutto immediatamente registrato, indicando il prezzo totale dovuto pel trasporto. Questo si opererà secondo l' ordine delle iscrizioni, a meno che non sia domandata o consentita dilazione per parte dello speditore, nel qual caso tali mutamenti verranno pure registrati. Dovrà essere rilasciata una ricevuta allo speditore, se egli la domanda, e senza pregiudizio, se vi ha luogo, della lettera di vettura. La ricevuta indicherà la natura ed il peso dei colli, il prezzo totale del trasporto ed il termine entro il quale dovrà questo essere eseguito. I registri citati nel presente articolo saranno a qualunque richiesta presentati ai funzionari ed agenti incaricati di vegliare all' esecuzione di questo regolamento.

Titolo sesto.

Della sorveglianza all' esercizio della ferrata.

Art. 51. La sorveglianza all' esercizio delle ferrate si eseguirà cumulativamente dai Commissari Regii, dagli ingegneri dei ponti e strade, dagli ingegneri delle miniere, dai conduttori, e guardiani delle miniere e dagli agenti loro dipendenti, non che dai Commissari speciali di polizia e loro subalterni.

Art. 52. I Commissari Regii saranno incaricati di sorvegliare l'applicazione delle tariffe approvate e l'esecuzione delle misure prescritte pel ricevimento e per la registrazione dei colli, pel trasporto e consegna dei medesimi ai destinatari; di invigilare l'esecuzione delle misure approvate o prescritte affinchè il servizio dei trasporti non resti interrotto ai punti estremi delle linee in comunicazione fra loro; di verificare le condizioni dei trattati stipulati dalle compagnie colle imprese di trasporto per terra o per acqua corrispondenti colle ferrate, e di notare tutte le infrazioni al principio d'uguaglianza in fatto di tasse; di giustificare il movimento della circolazione dei viaggiatori e delle mercanzie sulle ferrate, le spese di manutenzione e di esercizio, e le rendite.

Art. 53. Per l'esecuzione del precedente articolo, saranno le compagnie obbligate di presentare a qualunque loro richiesta ai Commissari Regii i registri di rendite e spese, e quelli indicati all'Art. 50.

Art. 54. Riguardo a quelle ferrate per le quali le compagnie avessero ottenuto dallo Stato od un prestito con interesse privilegiato o la garanzia di un minimo d' interesse, o per le quali lo Stato dovesse entrare in partecipazione dei prodotti netti, i Commissari Regii eserciteranno tutte l' altre attribuzioni che verranno determinate da speciali regolamenti da adottarsi in ciascun caso particolare.

Art. 55. Gl'ingegneri, i conduttori e gli altri agenti di servizio dei ponti e strade saranno specialmente incaricati di sorvegliare lo stato della ferrata, quello delle arginature, e delle opere d' arte e di cinta.

Art. 56. Gli ingegneri delle miniere, i guardiani delle medesime e gli altri agenti di servizio alle miniere saranno specialmente incaricati di sorvegliare lo stato delle macchine fisse e delle locomotive impiegate al tiro dei convogli, e generalmente tutto il materiale percorrente inserviente all' esercizio della ferrata. Potranno essere sostituiti dagli ingegneri, dai conduttori ed altri agenti di servizio dei ponti e strade e reciprocamente.

Art. 57. I Commissari speciali di polizia e gli agenti loro dipendenti restano particolarmente incaricati di sorvegliare la composizione, la partenza, l' arrivo, il corso e le fermate dei treni, l' ingresso, la fermata e la circolazione delle carrozze durante le corse e nelle stazioni, non che l' ammissione del pubblico nei luoghi ad esso assegnati.

Art. 58. Le compagnie saranno obbligate di fornire di convenienti locali i Commissari speciali di polizia, e gli agenti di sorveglianza.

Art. 59. Tutte le volte che si verificherà un sinistro ne sarà data, a diligenza del capo convoglio, immediata comunicazione all'Autorità locale, ed al Commissario speciale di polizia. Il Prefetto del Dipartimento, l' ingegnere dei ponti e strade, e l' ingegnere delle miniere incaricati della sorveglianza ed

il Commissario Regio ne saranno immediatamente informati per cura della compagnia.

Art. 60. Le compagnie dovranno sottoporre all' approvazione del Ministro dei lavori pubblici i loro regolamenti concernenti il servizio e l' esercizio della ferrata.

Titolo settimo.

Delle misure che riguardano i viaggiatori e le persone non appartenenti al servizio della ferrata.

Art. 61. E' proibito a qualunque persona che non sia addetta al servizio della ferrata: 1. di introdursi nel recinto della medesima: 2. di gettarvi, o deporvi materiali od oggetti qualunque: 3. d' introdurvi cavalli, bestie od animali di alcuna specie: 4. di farvi circolare o fermare carrozza alcuna, vagoni, o macchine straniere al servizio.

Art. 62. Sono eccettuati dalla proibizione sancita dal primo paragrafo dell' articolo precedente: le Autorità comunali (maires) e suoi aggiunti, i Commissari di polizia, gli Ufficiali della gendarmeria, i gendarmi e gli altri agenti della forza pubblica, i preposti alle dogane, alle contribuzioni indirette, ai dazi di consumo, le guardie campestri, ed i guarda-boschi nell' esercizio delle loro funzioni, in uniforme o coi loro distintivi. In tutti i casi i funzionari e gli agenti indicati nel precedente paragrafo saranno obbligati di uniformarsi alle misure speciali di precauzione che sono state, sentita la compagnia, determinate dal Ministro.

Art. 63. E' proibito: 1. di entrare nelle carrozze senza il necessario biglietto, e di collocarsi in una carrozza di una classe diversa da quella portata dal biglietto medesimo; 2. di entrare o di uscire dalle carrozze, se non se per lo sportello che guarda il lato esterno della ferrata; 3. di passare d' una carrozza in un' altra, di sporgersi al di fuori; ed i viaggiatori non debbono uscire dalla carrozza che nelle stazioni e quando il treno sia completamente fermo. E' proibito di fumare nelle carrozze o sopra le medesime e dentro le stazioni; tuttavia dietro domanda della compagnia, e secondo speciali misure di precauzione, potrà essere derogato a tale disposizione. I viaggiatori sono tenuti di conformarsi alle ingiunzioni degli agenti della compagnia per l' osservanza delle disposizioni mentovate nei suddetti paragrafi.

Art. 64. Non si potrà ammettere nelle carrozze un numero di viaggiatori maggiore di quello dei posti indicati dall'Art. 14.

Art. 65. E' proibita l'ammissione nelle carrozze: 1. a qualunque persona in istato d' ebbrezza; 2. a qualunque individuo che porti armi da fuoco cariche, o pacchi i quali per la loro natura, il loro volume, ed il loro odore potessero infastidire od incomodare i viaggiatori. Qualunque individuo portatore di un' arma da fuoco dovrà, prima della sua ammissione ne' luoghi d' imbarco, far verificare che l' arme sua non è carica.

Art. 66. Coloro che vorranno spedire mercanzie della natura di quelle indicate dall' Art. 21. dovranno dichiararle al momento in cui saranno portate nelle stazioni della ferrata. Misure speciali di precauzione saranno prescritte, se vi ha luogo, pel trasporto delle dette mercanzie, sentita la compagnia.

Art. 67. Non saranno ammessi i cani nelle carrozze che servono al trasporto dei viaggiatori; nullameno potrà la compagnia collocare in carrozze speciali quei viaggiatori che non volessero separarsi dai loro cani, e purchè questi siano in qualunque stazione muniti di musoliera.

Art. 68. I cantonieri, i guardiani delle barriere e gli altri agenti della ferrata dovranno fare immediatamente uscire qualunque persona si fosse introdotta nel recinto della ferrata, od in qualsiasi parte delle sue adiacenze, ove non avesse diritto d' entrare. In caso di resistenza per parte dei contravventori, qualunque impiegato della ferrata potrà reclamare l' assistenza degli agenti dell' amministrazione della forza pubblica. I cavalli o le bestie abbandonate che saranno trovate nel recinto della ferrata saranno prese e sequestrate.

Titolo ottavo.

Disposizioni generali.

Art. 69. In tutti que' casi ne' quali, conformemente alle disposizioni del presente regolamento, sarà chiamato il Ministro dei lavori pubblici a statuire sopra proposizione di una compagnia, questa dovrà sottoporgli la detta proposizione entro il termine dal Ministro stabilito, in difetto di che potrà egli pronunziare indipendentemente. Ove il Ministro veda che si faccia luogo a modificarla, dovrà, salvo il caso d' urgenza, prima di prescrivere le modificazioni interpellare la compagnia.

Art. 70. Nessun banditore, venditore, o distributore di oggetti qualunque potrà essere ammesso dalle compagnie ad esercitare la sua professione per entro i fabbricati delle stazioni, o nelle sale destinate pei viaggiatori, se non che in virtù di speciale permesso del Prefetto del Dipartimento.

Art. 71. Quando una ferrata attraversi molti dipartimenti, le attribuzioni conferite ai Prefetti dal presente regolamento potranno essere concentrate in tutto o in parte in uno solo dei Prefetti dei Dipartimenti attraversati.

Art. 72. Le attribuzioni date ai Prefetti dei Dipartimenti dalla presente ordinanza saranno, in conformità del decreto 3 brumaio anno IX, esercitate dal Prefetto di polizia in tutta l' estensione del Dipartimento della Senna, e nelle Comuni di Saint-Cloud, Meudon e Sèvres, Dipartimento Seine-e-Oise.

Art. 73. Qualunque agente impiegato delle ferrate sarà vestito d' un uniforme, o porterà un distintivo; i cantonieri, i guardiani delle barriere ed i sorveglianti potranno essere armati di una sciabola.

Art. 74. Niuno potrà essere impiegato in qualità di meccanico conduttore del treno se non esibisca certificati di capacità rilasciati nelle forme che verranno prescritte dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 75. Le stazioni indicate dal Ministro dovranno dalle compagnie essere provvedute di quei medicamenti e di quei mezzi di soccorso che occorrer possano nei casi di sinistro.

Art. 76. In ciascuna stazione sarà tenuto un registro numerato e contrassegnato, a Parigi dal Prefetto di polizia, altrove dall' Autorità comunale del luogo, il quale registro servir deve a ricevere i reclami di quei viaggiatori che avessero a ricorrere o contra la compagnia, o contra gli agenti della medesima. Sarà esso presentato a qualunque richiesta dei viaggiatori.

Art. 77. I registri di che agli Art. 9. 20. e 42. saranno numerati e contrassegnati dal Commissario di polizia.

Art. 78. Un esemplare del presente regolamento starà costantemente affisso per cura delle compagnie all' ingresso degli uffici delle ferrate, ed altro nelle sale destinate ai viaggiatori. Il conduttore principale di un treno in corso dovrà ugualmente essere munito d' un esemplare del medesimo. Un transunto di esso dovrà essere rilasciato (per ciò che loro riguarda) ai meccanici, preposti al fornello, guarda-freni, cantonieri, guardabarriere ed altri agenti impiegati nella ferrata. Altro transunto (per ciò che concerne alle regole da osservarsi dai viaggiatori durante il tragitto) dovrà essere collocato in ciascheduna cassa delle carrozze.

Art. 79. Di ogni contravvenzione al presente regolamento sarà fatta verifica, esatto e regolare processo, e verrà punita in conformità del Tit. III della legge 15 luglio 1845 intorno gli ordinamenti delle ferrate, e secondo le decisioni pronunziate dal Ministro dei lavori pubblici, e le risoluzioni adottate dai Prefetti e dal Ministro approvate per la esecuzione della suddetta legge.

Strade ferrate Pontificie — Società nazionale — Rapporto dello stato della società nazionale, letto nell' adunanza della Presidenza centrale Romana, il giorno 24 gennaio 1847, dal Segretario Ottavio Gigli.

Signori.

Quando ci unimmo per fondare una Società Nazionale per le strade ferrate, la quale potesse servire alla nostra patria per toglierla dalle mani di quelli agiotatori che l' avrebbero, più che non è, rovinata, si vide da ciascun di voi ben chiaro che nello Stato nostro, ancor vergine di queste grandi imprese commerciali, il principio di associazione poco sarebbe stato inteso, se l' autorità delle persone, e la voce stessa loro non l' avesse fatto entrare nel popolo. Donde venne la necessità che nelle nostre amatissime province si cercassero di questi uomini, i quali ci aiutassero ad effettuare il nostro disegno.

Si mandò, per invitarli non a utili propri, ma a fatiche per il bene comune, ed essi da generosi, voi e tutto lo Stato oggimai il vide, si adoperarono nella loro provincia, perchè tutto procedesse ordinato e pronto, siccome richiedevano le cose nostre presenti.

Ad essi spontaneamente si aggiunsero altri nomi rispettabili, e in ogni città può dirsi che vi siano moltissimi, i quali sentano e pensino come noi.

Ebbene, chi il crederebbe, o Signori? una Società come la nostra tutta provvisoria, la quale, riuniti i requisiti che il governo domanda con la sua notificazione del giorno sette novembre, si scioglie per dar luogo ad una Società veramente costituita, questa Società medesima, che tutto fa pel bene del proprio paese e nulla cerca per se, si crede da alcuni che siasi formata a Società senza domandare il permesso: ma non è essa soltanto Società promotrice, e in tutti i paesi non si formano ugualmente? E la nostra non è promotrice dei desiderii stessi del Governo, che volle tali Società rappresentate dagli Statisti?

Ho voluto informarvi di questo, perchè ciascuno sia prevenuto per difenderci su questo dubbio, lieve in sè, ma gravissimo per persone oneste che intendono giovare al proprio paese, rispettando le leggi che lo governano: nè vogliamo dir nulla delle voci che vorrebbero dare a questa impresa colore diverso, ma soltanto ricordare che le Società anonime, secondo viene stabilito dal nostro codice, non possono avere altre forme di quelle che noi abbiam dato alla nostra provvisoria; che tutte le Società di strade ferrate sono anonime, e che le azioni sono al portatore, e vale quanto dire, che il possessore d'ora in ora può essere cambiato. Se noi finalmente abbiamo più larghe diramazioni, sono esse venute in conseguenza della larghezza del nostro pensiero; il quale abbracciando non una, ma tutte le linee, doveva formare in tutto lo Stato quelle altre Presidenze, che poscia diverrebbero amministrazioni filiali.

Provata la necessità di costituirci provvisoriamente in una Società, la quale, riuniti tutti i requisiti necessari voluti dal Governo, potesse presentarli per costituire la vera, secondo i principii onesti che si era proposta, e come i mezzi di cui si è servita finora sieno legalissimi; siate cortesi ora di udire quali e quante fatiche e spese abbia essa sostenute per riuscire nell' alto suo intendimento.

La Società nostra, come ben sapete, fece stampare a sue spese, dopo la formazione delle Presidenze delle Quattro Legazioni delle Marche e della Umbro-Perugina, le promesse d'azioni; le quali intanto servissero a far dichiarare la volontà di coloro, che volessero aderire a questo nostro concetto.

Ciascuna Presidenza con stampe (1) mandò in ogni luogo le promesse d' azioni, unite al nostro Programma, con le quali si palesavano le nostre intenzioni. Le comuni in gran parte aderirono per concorrere ad un' impresa sì necessaria per noi; e già potremmo avere assicurati molti milioni, se i permessi di potersi sottoscrivere fossero stati conceduti a tutte.

Per quelle Comuni pertanto che rimangono con le loro obbligazioni inefficaci per noi, invito oggi le SS. LL. a volerne fare al Sovrano inchiesta; perchè dia loro il potere di associarsi: imperocchè proponiamo una cosa di vero utile ad esse.

Nè possiamo dubitare che il nostro amatissimo Sovrano Pio IX, dopo di aver veduto tutto ciò che ha fatto la Società Nazionale, non voglia soccorrerla, mostrando con un tal atto, ch' esso almeno desidera che il beneficio rimanga fra noi.

Mentre oggi se vi è luogo a sperare che esso si compia, è certo per una associazione nazionale, la quale, composta dei più reputati uomini dello Stato, dia fiducia anche a capitalisti esteri di entrarvi: essa, nel discredito in cui sono oggi le azioni all' estero per giuochi di borsa fatti, quando le strade ferrate erano tenute miniere d' oro, procaccierà i mezzi di esecuzione; essa farà che tutta l' intera linea decretata si costruisca, togliendo il pericolo, che, conceduti i tronchi utili a compagnie private, rimanga senza di esse strade una parte importantissima, che riunisce la capitale con le Province.

Questi utili che essa procura non possono non essere conosciuti da Sua Santità, la quale, volendo giovare alla nostra patria, non potrà non soccorrerla in questo suo maggiore bisogno.

Si richiedevano dal Governo le *informazioni artistiche* ed economiche per domandare la concessione. Furono varie le opinioni su quel che si dovesse intendere per informazioni artistiche. Alcuni dell' arte credevano fossero studii a gran livello, altri corse per conoscere ad occhio il terreno. In questa discrepanza si domandò al Governo che si degnasse dichiarare quello che aveva inteso. Nè pertanto la Società si rimase di operare, poichè credette, che per formare un buon progetto in massima fosse necessario mettere in campagna gl' ingegneri, e già 30 della Società nostra hanno fatto gli studii di quasi 200 miglia dal confine Napoletano a Roma, e da Roma a Terni. Comprò la Società un lavoro dell' ingegnere Scarabelli, che fa conoscere tecnicamente il terreno da Roma in Ancona. Da Ancona a Bologna, poi, la nostra Società si pregia di un lavoro dell' ingegnere conte Francesco Fiorenzi. Da ciò potete ben conoscere che la Società presenterà al Governo informazioni artistiche tali, che niun' altra certo nè fece, nè pensò finora. Le comuni di Perugia, Spoleto, Foligno, Gubbio, Fabriano, hanno dato ordine a diversi ingegneri di fare gli studii a proprio conto; e per questo hanno stabilito un fondo, rimettendo il lavoro finito alla Società nostra. Non ho voluto parlarvi dei grandi progetti architettonici che sono già condotti a fine, come il restauro del porto Neroniano, ed una stazione generale in Roma, a cui dovranno far capo tutte le vie ferrate dello Stato.

Le *informazioni economiche*, base di ogni progetto in massima, sono state da noi prese con ispesa e fatica non lieve; poichè per trovare il movimento delle merci e delle persone dello Stato, è convenuto fare ricerche grandissime nella Direzione delle Dogane per il commercio di transito con bulletta, e per l' interno domandare informazioni a tutti i Legati e Delegati del nostro Stato.

Ottenuto il permesso, si mandarono varie persone nella Direzione delle Dogane, ove dalle bullette si dovette cavare il peso e la *destinazione* delle merci. Per le persone poi ci siamo anche serviti di ciò che dai passaporti e da altre notizie avute in que' paesi, ove passerà la linea ferrata, abbiamo potuto cavare. Di questo lavoro, perchè ognuno potesse conoscere sott' occhi l' importanza, si è pensato farne compendio in sette specchi sinottici, nei quali si mostra, basando il ragionamento sopra comparazioni della maggiore analogia colle nostre strade ferrate, e sui documenti di sopra discorsi, quale sia il costo, il movimento, e il prodotto dell' intera linea da noi domandata. Con questa dimostrazione documentata si prova eziandio, che preso l' utile complessivo della linea intera, v' è da fondarsi sopra un prodotto conveniente; ma se rimane divisa la linea, l' utile non può aversi uguale, donde la necessità che una sola sia la Società che intraprenda la costruzione. Fra pochi giorni saranno fatti pubblici questi specchi col mezzo della stampa.

Lo Statuto, che è il fondamento primo della nostra Società, compilato dalle cure vostre, o Signori, spedito nelle Presidenze delle province, e fra ivi discusso e, fattevi alcune osservazioni importanti, è ritornato a noi colla nomina dei tre deputati, come veniva prescritto dal nostro programma.

Costoro per l' autorità ottenuta dal senno e dalla fortuna, e che rappresentano degnamente le loro patrie, vengono ora fra noi, perchè, eletti quei tre che anche noi oggi dobbiamo nominare, si dia luogo all' adunanza generale, la quale sanzioni lo Statuto da presentarsi al Governo; e siano dettati quei patti che devono essere nel contratto fra questo e la Società Nazionale.

Oggi pertanto, o Signori, che fra noi dobbiamo scegliere queste tre persone, che rappresentino la nostra provincia, speriamo che sian tali, quali lo Stato nostro richiede. Che uno solo sia il volere, una la fonte quando si tratti di far cogliere il frutto di tante spese e di non lievi fatiche. La Società nostra finora spese meglio che quattromila scudi per sostenere un principio che essa crede santo; non diede dieci colla speranza di cento; ma fu contenta se, ottenuto al proprio paese il beneficio che si era promessa, tornasse anche ad avere solamente quello che ha speso.

L' opinione che essa ebbe ormai e nello Stato e in tutta Italia l' assicura dalle male arti di quelli che con raggiri tenebrosi vorrebbero distruggerla. Già il celebre conte Ilarione Petitti con tre suoi scritti che si pubblicheranno in un Giornale intitolato la *Locomotiva*, fece nota l' importanza della Società nostra, quella della fusione colla Bolognese e le avvertenze che debbe avere il nostro Governo nel concedere altrui simile impresa. Già esso tenta maggiori cose per noi, e questo illustre italiano debbe essere ringraziato, poichè con ogni cura cercò egli stesso la fusione colla Società Bolognese, fece molte osservazioni e importanti al nostro Statuto, e convinto che la Società nostra avesse base sopra onesti principii, questa sopra ogni altra commendò.

Essendo adunque le cose nostre venute a tanto di fama, che tutti gli occhi sono a noi rivolti, ed il tornare indietro sarebbe oggimai impossibile come il progredire senza unione non isperabile, a voi, o gentilissimi, io mi rivolgo perchè un' impresa cresciuta a tale altezza, qual è la presente, per le vostre cure, vogliate ancora sostenere e difendere. Imperciocchè se anche, per ragioni che or non possiamo supporre, essa venisse tolta dalle nostre mani, noi pubblicando gli atti nostri faremo conoscere ai posteri un fatto di nuovo esempio, che cioè nel nostro Stato si unirono in un santo pensiero di giovare alla patria nel progresso materiale dugento delle principali famiglie che l' onoravano: e queste mosse non da interessi privati per arricchire, ma sì dal bene comune per rilevare gli uomini delle loro patrie a dignità d' animo, ed a maggiore agiatezza di fortuna.

Nè io altro posso ora dirvi, che come una pagina è consecrata a celebrare questi fatti, altra non ne mancherebbe per chiunque rivolgesse nell' animo pensieri a noi di vergogna e detrimento. Di queste cose oggi ho voluto ragionarvi, oggi, o Signori, sapendo con quanta bontà solete dare ascolto alle mie parole, quando esse trattino dell' utile e dell' onore comune.

Nell' Adunanza tenuta il giorno 24, furono eletti a Deputati della Presidenza centrale Romana i signori Marchese Potenziani, Avvocato Carlo Armellini, e Dottore Diomede Pantaleoni.

La Presidenza delle Marche nominò i signori Marchese Sigismondo Bandini, Dottor Ninchi, e Cesare Beretta.

L' Adunanza generale si terrà in Roma in casa del Principe Conti, il giorno 31 gennaio.

VARIETA'.

Cenno storico sulle Indie.

Dopo le maraviglie propalate da Marco Polo di ritorno dai suoi viaggi di Oriente, la cui narrazione dettò egli stesso ad un pisano, che seco trovossi cattivo nel carcere di Genova (1298), cominciò ad insinuarsi ne' popoli specialmente delle coste mediterranee il desiderio di recarsi in quelle parti dell' Asia, ove dal veneto viaggiatore avevano appreso esistervi tanta ricchezza di produzioni.

Al tempo del Colombo, contrastavasi ancora la verità di

---

(1) *Questa bellissima Circolare, che la Presidenza delle Marche spedì ai Comuni, mi sembra degnissima che tutti la conoscano per mostrare con quale zelo e amor patrio si adoperino le nostre Province per riunire i capitali necessari.*

,, *Illustriss. Sig. Sig. Padrone Colendiss.*

,, *Questa Presidenza delle Marche, la quale fa parte della Società Nazionale, che intende a trovare modo da realizzare quelle Strade ferrate che sono state decretate con l' editto di Segreteria di Stato del dì 7 del corrente mese, si fa un pregio di presentare a V. S. Illustriss. il Programma nel quale viene spiegato il suo proponimento e le ragioni del medesimo, pregandola ad interessare il Comunale Consiglio, perchè voglia autorizzare V. S. Illustriss. a sottoscriversi per quel maggior numero di azioni che i redditi comunali possono permetterle. E la Presidenza stessa non dubita d' invitarla a ciò col maggior fervore: poichè essa è certa di proporre così un onorevole mezzo da concorrere all' aumento del bene nazionale, e da rendere nel medesimo tempo il suo denaro con ogni sicurezza fruttifero. Sollecita inoltre la Presidenza del bene generale della nazione, e considerando come questo si componga del bene de' singoli Comuni, si lusinga di ottenere dal Consiglio generale da tenersi fra poco in Roma da' Rappresentanti nominati dalle quattro Presidenze, che venga stabilito, che ogni Comune abbia diritto d' impiegare una quantità d' individui che vivono col lavoro delle loro braccia in proporzione delle Azioni per le quali esso avrà sottoscritto. Per la qual cosa ogni Comune debbe vedere come esso, nello stesso tempo che coopera col suo denaro a questa nazionale impresa, e del denaro impiegato ritrae un onesto e sicuro interesse, si crea ancora un mezzo di beneficenza da poter soccorrere molti di coloro i quali, mancando spesso di lavoro, sono da dura necessità sospinti ai furti ed a tutti gli altri delitti che più generalmente sono gli ultimi risultati della miseria.*

,, *E persuasa che la S. V. Illustrissima sarà per prendere in considerazione le ragioni di questa proposta, ne attende da V. S. Illustrissima sollecito e cortese riscontro, e le presenta le proteste di sua stima distinta.*

,, *Di Ancona 19 novembre 1846.*

,, I Presidenti: *Luigi Conte Mastai. — Annibale Principe* Simonetti. — *Cesare March. Benincasa. — Daniele Beretta* ,,.

alcuni particolari narrati dal Polo; ma la sostanza del racconto non era più messa in dubbio. Proponevasi anzi di ricominciare l' esperienza, la quale veniva presentata come un servigio da rendere alla religione ed al commercio.

Ma se non più discutevasi sulla realtà del fatto, divergevasi sulla scelta della via; quella tenuta da Marco Polo era omai chiusa dai settari di Maometto, e quel che monta dai più barbari; la città di Costantinopoli era in preda de' turchi ottomani. Così la via di terra rimaneva interdetta. Quanto a quella di mare due progetti si presentavano: secondo l' uno (evidentemente d' origine arabo) dovevasi scansare la barriera mussulmana girando l' Africa per giugnere all' India ed al resto del continente asiatico dalla parte di levante; l' altro progetto poi, parto dell' erudizione pagana e nato specialmente dalla lettura di Aristotile e di Plinio (sulla dotta terra d' Italia), si era di pervenire nell' India non per il levante, ma diritto per ponente.

La Provvidenza serbò ai portoghesi l' onore di risolvere primi il problema e di porre il pie' nell' Indie, condotti dall' ardito navigatore Vasco di Gama, gentiluomo della corte di Lisbona, sei anni dopo che il Colombo aveva sotto gli auspicii dei regnanti di Spagna scoperta la nuova terra d' America. Vasco di Gama, superato il capo di Buona Speranza, sui primi del mese di marzo 1498 gettò l' ancora davanti alla città di Mozambico, allora abitata dai mauri o dagli arabi maomettani. Lasciata questa città per essersi accorto che gli si tendevano insidie, si diresse verso Zuiloa, poi fe' vela per Mombaza, e si ancorò di nuovo sotto Melinda. Da Melinda, ov' ebbe pure una dubbia accoglienza, pervenne a Calicut. Ivi posto piede a terra credè trovare men contrarie le sorti, ma s' illuse il Gama, sicchè pensò meglio di riprendere la via d' Europa per annunziare alla patria la felice novella della sua scoperta, dopo una assenza di circa due anni.

Un secolo appresso a questo grande avvenimento gettavansi in Inghilterra le basi d' un vasto impero, che doveva alla sua volta dominare nelle Indie orientali con un potere assoluto. Nel 1599 alcuni mercatanti inglesi s' uniscono in Londra allo scopo di aprire un esteso traffico colle Indie. Immettono un capitale di 30,000 lire sterline diviso in 101 azioni, e sul finire dell' anno stesso ottengono una carta dalla Corona che loro accorda alcuni privilegi per lo spazio di quindici anni. Allora assumono il seguente nome — *Il governatore e la compagnia de' mercanti di Londra trafficanti colle Indie orientali* —. La direzione degli affari della compagnia è confidata ad una commissione di 24 membri eletti dagli azionisti, e rinnovabile ogni anno. Nel maggio 1601 la compagnia fa la sua prima spedizione, e cinque bastimenti carichi di mercanzie e di numerario partono da *Torbay*. Il risultato fu totalmente incoraggiante; chè dal 1603 al 1613 vennero intrapresi altri otto viaggi, che tutti apportarono un utile dal 100 al 200 per cento del capitale impiegato, eccetto il viaggio del 1607.

Gioverà tener dietro per sommi capi ai progressi di questi trafficanti, desumendo i fatti dalla storia della compagnia pubblicata in Londra nel 1838, e data in estratto negli annali di statistica.

Nel 1609 la Compagnia conseguì la rinnovazione della carta per un' epoca indeterminata, salvo al Governo di ritirarla, previa diffidazione analoga da farsi tre anni prima. Nel 1611 venne a trattative col gran Mogol (avvegnachè la più gran parte delle vaste contrade indiane formavano in quest' epoca il potente impero conosciuto sotto il nome d' *Impero del gran Mogol*) per avere il permesso di stabilire due banche a Surate, a Ahmenadabat; permesso che le venne consentito purchè pagasse un diritto di esportazione del 3 e mezzo per cento sopra tutte le mercanzie comprate in quel paese. Il fondo sociale nel 1617 venne portato a 1,600,000 lire sterline, e fu allora che la Compagnia credendosi abbastanza stabilita e protetta cessò di far partecipare i particolari alle sue speculazioni: metodo che le piacque praticare ne' primordi della sua fortuna ad allontanar possibilmente altre consimili associazioni; dopo di che, e cioè nel 1632, ottenne la Compagnia dall' imperatore il diritto di trafficare in tutta la estensione della provincia del Bengala senza alcun contributo, e ciò mediante le preghiere d' un medico inglese ch' ebbe la sorte di guarire molti individui della corte imperiale. Da' quali piccoli successi dipende talvolra il rapido progredire di una ben concetta intrapresa!

Ad onta delle precauzioni della Compagnia, l' interesse di altri mercatanti giunse ad ottenere dal re nel 1636 di fare il commercio delle Indie. Questa seconda Società rivale adoperò d' ogni maniera per rendersi superiore all' altra; di modo che vennero momenti di pericolo, ne' quali la prima Compagnia si consigliò di fondersi colla nuova, locchè accadde dopo 14 anni di vivi contrasti. Questo risultato animò una terza associazione, che però non si sostenne; mentre la Compagnia nell' aprile del 1661 conseguì dalla Corona una nuova carta, con la quale erano confermati i suoi antichi privilegi, e inoltre concesso il diritto „ di fare la pace o la guerra con tutti li principi e „ poli non cristiani, come pure di arrestare e di mandare in „ Inghilterra tutte le persone indistintamente che la Compagnia „ sorprendesse a fare senza sua permissione il commercio nei „ limiti, che ad essa erano stati conceduti „.

Non tardò la Compagnia a dover far uso di tale latissimo diritto. Attaccata nel 1664 la città di Surate da Savadji, fondatore dell' impero dei Maharattesi, la Compagnia ne sostenne la difesa costringendo l' assalitore a ritirarsi. Altro attacco nel 1670 vittoriosamente respinse, cominciando così a gettare le fondamenta della sua bellica potenza. Sorprese, arrestò e condannò a morte semplici particolari che tentarono spedire navi su quella costa per loro conto. Se non che le condanne non ebbero poi pieno effetto, perchè il re d' Inghilterra ne commutò la pena.

A quell' epoca il commercio delle Indie formava la branca più vantaggiosa della nazione inglese. In esso impiegavansi venticinque o trenta vascelli aventi ciascuno da sessanta a cento uomini di equipaggio. Le importazioni consistevano in salnitro, pepe, indaco, tele, spezierie, e diverse mercanzie molto ricercate in Turchia, in Francia, in Spagna, in Italia, in Guinea. Quanto al valore di questi carichi sarebbe in errore chi li paragonasse alla somma impiegata oggigiorno per lo stesso commercio. Infatti nel 1681 il loro valore riunito non montava che a 710,000 lire sterline.

Nel 1693 fu concessa una nuova carta alla Compagnia per ventun anno: è rimarcabile in questo convenio l' obbligo imposto alla Compagnia di asportare annualmente per 100,000 lire sterline almeno di manifatture inglesi; ma per essere ciò accaduto dopo la rivoluzione del 1688, cioè quando Guglielmo d' Orange *statholder* degli stati generali olandesi, già sposo a Maria figlia di Giacomo II, sbarcò con un corpo di scelte truppe e salì sul trono col nome di Guglielmo terzo, la Camera dei Comuni non volle riconoscere il diritto nella Corona di dare privilegi esclusivi, e dichiarò che ogni inglese aveva il diritto di fare il commercio colle Indie. Questo colpo obbligò la Compagnia ad enormi spese per assicurarsi il favore esclusivo, ma ciò non le valse gran fatto, imperocchè il decreto de' Comuni avendo incoraggiati nuovi speculatori, questi si formarono in una potente Società che fu in grado di conciliarsi la predilezione del Governo con più validi mezzi di quelli offerti dalla Compagnia medesima. I bisogni della Corona erano considerabili (1); la Compagnia offriva 700,000 sterline al 4 per 100 di utile, ma fu preferita l' offerta de' mercanti associati di 2,000,000 di lire all' 8 per cento, e venne approvata la loro associazione sotto il nome di *Società generale*. Siccome, secondo gli statuti di questa Società, ciascuno de' membri poteva fare per suo conto il commercio dell' Indie, molti di essi formarono una nuova Compagnia anonima, sotto il nome di *Compagnia Inglese*. Ma attesi i crediti considerabili che tali mercanti avevano col Governo, non poterono dare alle loro intraprese tutto lo sviluppo necessario da lottare contro l' antica Compagnia; talchè dopo lunghe negoziazioni, l' antica Compagnia e la Compagnia inglese si unirono nel mese di gennaio 1702, e formarono la *Compagnia riunita de' mercanti trafficanti alle Indie orientali*.

Nel 1708 la Compagnia prestò al Governo senza interesse la somma di 1,200,000 lire, che, congiunta al prestito precedente di 2,000,000 all' 8 per cento, ridusse il credito della Compagnia a 3,200,000 lire sterline al 5 e mezzo per cento. La carta fu prolungata indefinitivamente. Dopo quest' epoca la Compagnia non ebbe più a temere per la sua esistenza.

Chiudiamo questi primi cenni intorno alla Compagnia delle Indie colle seguenti osservazioni.

E' notevole la risoluzione presa dai mercanti inglesi nel 1599 di aprire un traffico diretto colle Indie orientali per la via del Capo segnata dai portoghesi; perchè in quell' epoca tanto le grandi potenze occidentali d' Europa, come i popoli erano mossi da un solo pensiero, quello di stabilirsi nel nuovo mondo scoperto dal ligure nocchiero. Il concetto degli Inglesi di divergere dalla generale tendenza presume arditezza di viste e giustezza di calcolo, non già una rischiata avventura, come taluno volle far credere. Se poi si consideri che Londra era meno a portata delle altre nazioni ad eseguire l' ideato commercio, attesa la massima distanza dal suolo indiano in confronto della Francia, dell' Olanda, della Spagna e del Portogallo; se si consideri la ingente spesa d' attivazione, le difficoltà del nuovo cammino, e le sorti non favorevoli incontrate dal Gama, non può a meno di non riconoscersi nel progetto di que' mercanti una di quelle profonde speculazioni a cui fin da quel tempo abituavasi l' Inghilterra, conscia del suo destino di divenire la dominatrice de' mari.

E' notevole inoltre lo spirito di associazione che animò quell' impresa. Non si può non ripetere che senza di tale spirito è quasi stoltezza lo sperare che il commercio d' un popolo fiorisca. La dignitosa confidenza reciproca de' capitalisti può solamente dare il moto all' industria, e promuovere utili esempi anche nelle classi manifatturiere, essendo noto, che senza un' industria propria non può mantenersi vivo un commercio. Ci gode l' animo però di vedere novellamente germinare in Italia questo concerto di grandi interessi in una maniera larga, operosa e fidente, e speriamo che non ci avverrà una terza volta di starci sulle coste del Mediterraneo a sogguardare invidi le floride marine delle diverse nazioni che lo percorreranno nel tempo in cui il grande commercio orientale verrà su quelle nostre acque riattivato.

---

(1) *Il regno di Guglielmo terzo fu agitato da continue guerre contro la Francia, che erasi dichiarata protettrice della dinastia scaduta, e che sostenne Giacomo II in tutti i suoi tentativi per ricuperare la corona. Morì Guglielmo senza prole.*

La principessa Anna sorella di Maria già maritata a Giorgio principe danese salì sul trono nel 1702. Sotto il suo regno l' Inghilterra ebbe ancora a combattere con la Francia, la Spagna e l' Olanda fino alla famosa pace d' Utrecht nel 1713.

(*Tip. di Giuseppe Tiocchi.*)

Numero 29. 13 febbraio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

AI SIGNORI ASSOCIATI

Col numero 26 terminò il primo semestre, e però s' invitano quelli che non hanno ancora soddisfatto l' annuale importo a consegnarlo, se in Bologna al distributore del foglio, se fuori inviarlo franco di spesa per la posta ai Redattori dell' Ebdomadario le strade ferrate in Bologna.

SEZIONE TECNICA.

Le ferrate inglesi. L' ultimo numero della *Rivista d' Edimburgo* (ottobre 1846) contiene un lungo articolo intorno alle ferrate inglesi e straniere, dal quale vengono tolti i seguenti dettagli.

La prima ferrata costrutta in Inghilterra, quella da Liverpool a Manchester, non fu aperta che nel 1830. La sua lunghezza è di 30 miglia. Dieci anni dopo, cioè nel 1840, la lunghezza totale delle ferrate in piena attivazione era di 1,300 miglia, e la circolazione montava a 12 millioni di viaggiatori. Di poi, queste due cifre si sono sempre aumentate in una progressione straordinaria.

Nel 1841, la lunghezza delle linee attivate era di 1,550 miglia: il numero dei viaggiatori di 20 millioni.

Nel 1843, la lunghezza delle linee attivate era di 1,800 miglia: il numero dei viaggiatori di 27 millioni.

Nel 1844, la lunghezza delle linee in esercizio era di 1,900 miglia: il numero dei viaggiatori di 30 millioni.

Nel 1845, la lunghezza delle linee esercitate di 2,200 miglia.

In meno di sedici anni, le ferrate inglesi hanno assorbito un capitale di 75 millioni di lire sterline. Tutte le grandi linee rendono soddisfacenti benefizi. Alcune hanno persino prodotto un dividendo del 10 per cento; cosicchè il primitivo prezzo delle azioni relative si è più che raddoppiato.

In proporzione media, ciascheduna miglia delle ferrate inglesi ha importato la spesa di 35,000 lire sterline (875,000 fr.) divisa come segue:

Acquisto di terreni	4,000	lire sterline
Strada ed opera d' arte	22,000	» »
Amministrazione e spese diverse . .	1,000	» »
Macchine e materiale	8,000	» »
Totale . .	35,000	lire sterline

Ora, dietro i rendiconti officiali, i tre ultimi anni, a tutto il 30 Giugno 1845, somministrano i risultati seguenti:

Anno	Lunghezza delle linee in esercizio	Prodotto dei viaggiatori	Prodotto delle mercanzie	Totale
		lire sterline	lire sterline	lire sterline
30 giugno 1843	1798 1/2	3,110,257	1,424,932	4,535,189
30 giugno 1844	1912 3/4	3,439,294	1,635,380	5,074,674
30 giugno 1845	2118 1/4	3,976,341	2,333,379	6,209,714

In tale modo, i viaggiatori e le mercanzie hanno prodotto per ogni miglio:

	I viaggiatori	Le mercanzie	Totale
Nel 1843	1,729 lire sterline	792 lire sterline	2,522 lire sterline
Nel 1844	1,773 » »	855 » »	2,653 » »
Nel 1845	1,877 » »	1,101 » »	2,936 » »

Locchè dà un aumento annuo:

	sui viaggiatori.	sulle mercanzie.
Nel 1844	di 2 55 0/0	di 7 90 0/0
Nel 1845	di 5 87 0/0	di 21 34 0/0

Le spese d' esercizio variano secondo le differenti linee. In alcune sorpassano del 50 0/0 le rendite lorde; in altre non giungono al 40 0/0. Nell'anno 1842 si valutarono in media proporzione un 44 0/0. Posteriormente hanno diminuito, e non montano più oltre del 42 0/0. Adunque deducendo il 42 0/0 dalle 3,000 lire sterline (ommesse le frazioni) di rendita lorda per ogni miglio, ovvero 1,260 lire, rimangono 1,740 lire di prodotto netto per un capitale di 35,000 lire, vale a dire una media del 5 0/0. Ma alcune grandi linee producono, come abbiamo già detto, il 10 0/0 ed altre il 2 ed il 2 1/2 soltanto.

Notiamo di passaggio che nella rendita lorda delle ferrate inglesi, i viaggiatori hanno prodotto il 63 0/0, e le mercanzie il 37 0/0.

Dal quadro seguente risultano altre conseguenze non meno importanti.

	Numero dei viaggiatori	Somme pagate dai viaggiatori	Media del prezzo per ciascun viaggiatore	Media della distanza percorsa da ciascun viaggiatore	Media del prezzo pagato per ciascun miglio da ciascheduno viaggiatore	Numero totale dei viaggiatori nell' ipotesi che tutti non avessero percorso che un solo miglio
		lire sterline	scell. d.			
1.ª Classe	5,474,163	1,516,805	5 7	26 7/10	2 6/10	142,328,238
2.ª Classe	14,325,825	1,598,115	2 2 1/4	13 1/4	1 86/100	196,263,802
3.ª Classe	13,135,820	621,903	0 11	11	1	147,777,975
Misti	855,445	209,518	4 11	24 1/2	2 3/10	20,530,480
Totale	33,791,253	3,976,341	2 4	15	1 8/10	506,900,695

Per tal modo sulle ferrate inglesi, i viaggiatori delle stazioni intermedie sono stati molto più numerosi di quelli dei due punti estremi di una intera linea. I viaggiatori di prima classe, che fanno i più lunghi viaggi, percorrono una media proporzionale di 26 miglia e 7/10. Pei viaggiatori di seconda classe, la media è di 13 miglia, per quelli di terza classe di 11, locchè dà una proporzionale di 12 miglia per le due ultime classi riunite. Inoltre, sopra 100 viaggiatori, quelli di prima classe non giungono a 20, mentre ve ne sono più di 80 della seconda e terza.

La proporzione resta stabilita come segue:

Viaggiatori di prima classe . . . 16 1/2 0/0
Viaggiatori di seconda classe . . . 43 1/2 0/0
Viaggiatori di terza classe . . . 40 0/0

Le tre classi di viaggiatori così divise contribuiscono alla rendita:

i viaggiatori di prima classe per 40 lir. 14 scell. sopra 100 lire
» di secon. classe » 42 » 16 » »
» di terza classe » 16 » 10 » »

Quindi i viaggiatori di terza classe sono sulle ferrate inglesi meno numerosi di quelli di seconda classe e sopra tutto molto meno produttivi. Il contrario però si verifica nel Belgio:

Sopra 100 viaggiatori si ha una media:
In 1. classe di 10
In 2. classe » 30
In 3. classe » 60

Sopra 100 lire sterline di rendita
La 1. classe produce 20 lire
La 2. classe » 33 »
La 3. classe » 47 »

Tale enorme differenza nasce da questo, che in Inghilterra le compagnie fanno, contra il proprio loro interesse, tutti gli sforzi per avere il più piccolo numero possibile di viaggiatori di terza classe. I mezzi principali pei quali esse ottengono tale risultamento, sono: 1. prezzi troppo elevati; 2. carrozze incomode e pericolose; 3. ore incomode; 4. cammino lento. Le compagnie francesi di fronte ai fatti che abbiamo giustificato persisteranno esse a seguire l' esempio assurdo ed inumano delle compagnie inglesi, invece di profittare dell' esperienza del governo belgico?

	In Inghilterra 10.mi d' un penny	In Belgio 10.mi d' un penny
La prima classe paga per miglio	26	14 8/10
La seconda classe . . .	18 6/10	8
La terza classe	10	6

Nel 1844-45 le ferrate inglesi hanno fatto percorrere lo spazio di un miglio a 506,900,695 viaggiatori.

Secondo calcoli degni di fede, ciascun viaggiatore ha economizzato:

1. Sul prezzo del trasporto, 2 den. 1/2 per ogni miglio.

2. Sul tempo, 9 ore in 100 miglia, ovvero 6 pences per ora, posto ch' egli avesse guadagnato 6 scellini in 12 ore di lavoro.

3. Sulle spese fatte durante il viaggio negli alberghi, 2 den. per 100 miglia.

Ora, 2 den. 1/2 d' economia per ogni miglio, sopra 506,900,695 miglia, danno . . . . 5,280,215 lire
6 den. per ora, sopra 45,651,053 ore, danno. 1,140,526 »
E 2 den. per 100 miglia economizzati sulle spese fatte per viaggio negli alberghi, sopra 506,900,695 miglia, danno . . . . 506,9000 »
Totale . . 6,927,641 lire

La somma totale economizzata dai 33,791,253 viaggiatori, che hanno percorso 506,900,695 miglia, è adunque quasi il doppio di quella da loro pagata per percorrere i detti 506,900,695 di miglia, ovvero 3,976,341 lira. Risulta inoltre da queste ciffre che l' istituzione delle ferrate ha diminuito di un terzo le spese dei viaggi, benchè le loro tariffe siano ancora mantenute molto elevate dalle compagnie che le esercitano in conseguenza di un monopolio, quando i proprietari dei *Stage-coachs* o diligenze, conservavano fra loro una libera concorrenza, e trasportavano i viaggiatori al più basso prezzo possibile.

Il parlamento inglese ha autorizzato, nelle sessioni del 1845-46, l' esecuzione di un numero considerevole di nuove ferrate. La lunghezza totale di quelle che restano a costruirsi monta a 5,800 miglia. Importeranno esse la spesa di circa 200 millioni di lire sterline. Assicurano le compagnie che tutte verranno eseguite entro il termine di tre anni. Suppongasi ancora che per un tanto lavoro venisse accordato un ulterior termine di due anni, l' Inghilterra dovrebbe pagare in ciascun anno, oltre le sue spese ordinarie, ove si realizzassero tutti questi progetti, l' enorme somma di 40 millioni di lire sterline, che è quanto dire un billione di franchi. Lo potrà essa? È questa una questione che preoccupa vivamente gli economisti e gli uomini di Stato; poichè dall' anno 1830, le ferrate non hanno assorbito che 75 millioni di lire sterline, od una media per anno di 5 millioni di lire!

Ammettendo anche che un tanto sagrifizio non sia superiore alle sue forze, perchè gli azionisti possano avere il 5 0/0 delle loro somme, sarà mestieri che si verifichi una rendita lorda di 3,000 lire per ogni miglio media proporzionale, che le 8,000 miglia di ferrate inglesi diano un prodotto annuo di 27 millioni di lire sterline, e che prendendo per base di questo calcolo le ciffre superiormente citate, esse trasportino ogni anno 153 millioni di viaggiatori.

Il seguente quadro proverà che i sinistri sulle strade ferrate non sono così frequenti, nè così mortali come generalmente si crede.

Anni	Numero dei sinistri	Numero delle vittime			Numero delle miglia in esercizio	Numero totale dei viaggiatori trasportati	Rapporto del num. dei viaggiatori morti o feriti con quello dei viaggiatori trasportati
		Morti	Feriti	Totale			
(1840 5 mesi)	28	22	131	153	1,330	6,029,866	1 sopra 39,410
1841	29	24	72	96	1,556 1/4	20,449,754	1 sopra 213,018
1842	10	5	14	19	1,717 1/2	21,358,445	1 sopra 1,124,128
1843	5	3	3	6	1,798 1/2	25,572,525	1 sopra 6,262,087
1844	34	10	74	84	1,912 3/4	30,363,052	1 sopra 356,702
1845	15	2	30	32	2,118 1/6	16,720,550	1 sopra 522,517

(Penny singolare) o denaro sterlino, moneta d' argento d' Ingh.
(Pences plurale) che vale la duodecima parte dello scellino.
Il penny equivale presso a poco a dieci centesimi di franco:

— *Pensieri economico-amministrativi di Gaetano Recchi sulle strade ferrate pontificie*. Un libro utilissimo e come a noi pare veramente perfetto nel suo genere siccome questo, dettato da animo senza prevenzione e amico del bene, sorretto dalle più sane e luminose massime di politica economia, frutto di studi profondi e maturi: un libro che merita di stare al paro con quello così a ragione celebrato di un Petitti, esige da noi una analisi e non brevi e generiche parole come le stampate nel n. 27 di questo periodico. E ci accingiamo ora a ciò con lieto animo, pensando che questo autore coll'altezza e purezza delle sue dottrine riempie un vuoto nel nostro Stato, il quale, unico tra grandi stati italiani, mai ebbe un chiaro scrittore in quelle nobilissime e sommamente proficue discipline che furono denominate di pubblica o di politica economia.

Egli adunque coll'egregio Petitti loda la società bolognese della ferrata da Castelfranco ad Ancona per le sue filantropiche intenzioni, ed eziandio pel pensiere di escludere l'agiotaggio tanto de' nazionali che degli esteri. Ma come sovente accade che *incidit in scyllam qui cupit vitare charibdim*, egli nota che la detta società appunto per volere allontanarsi da quell' obbrobrio, vi s' inciampa più di una volta con taluna delle disposizioni del suo statuto, quali sono le seguenti: il diritto di prelazione per sottoscrivere ad una terza parte del capitale; e la creazione di carati di sc. 4,000: quantunque queste clausole venissero introdotte per porre in mano de' grossi possidenti terrieri buona parte del capitale che sarebbe per tal modo (speravano i fondatori) sottratto alle speculazioni de' borsieri e de' loro agenti. Egli disapprova il due per cento assegnato ai fondatori: particola dipoi modificata, come tante altre: condanna la proposta che i possessori dei grossi carati possano *de jure* assistere alle riunioni de' consigli, e parla sulla inconvenienza di formar divisioni tra gli azionari col progettato divisamento di creare *carati* ed *azioni*. Opina e prova che vi vorrà un capitale, doppio almeno del presunto, come abbiamo nell' antecedente articolo accennato.

Ad un economista della forza del Recchi è agevole il dimostrare sino all'evidenza che le intraprese commerciali *per società* bisogna fonderle sull'unico elemento della perfetta uguaglianza di diritti di ogni e singolo socio: e se non fossero queste massime rancide ed esperimentate, ne potremmo riportare le vittoriose prove: valevoli in qualunque paese, se reggono in Inghilterra, Olanda, Stati-uniti ec.

Il nostro autore crede indispensabile l'esenzione del dazio d' introduzione sui materiali che occorrono tanto a detta strada come a qualunque altra dello Stato per allegerirne le ingenti spese; e ribatte vittoriosamente i sofismi degli oppositori, che mostrar vogliono un malinteso zelo pel pubblico erario: non pensando i meschini, che col promovere un così potente mezzo di produzione qual è una linea ferrata, si aprono cento vene di pubblica prosperità, da cui per mille rivi ridondano al tesoro utili maggiori di quelli che ha per tal modo abbandonati. E poi come dice l' ottimo Petitti: Che cosa perde con ciò l'erario? nulla. Anzi se per causa di questo dazio la strada non si faccia, l'erario nulla fruisce: ma impedisce al popolo il fruire di questo immenso beneficio.

Il nostro autore prova di conserva coll' illustre Petitti che tanto per la detta ferrata bolognese, come per tutte le linee dell' associazione nazionale occorra che lo Stato garantisca agli azionisti un minimo frutto del capitale: e queste prove a noi sembrano così lucide, che malgrado le nostre apprensioni manifestate in proposito ne' precedenti articoli in vista dell' attual condizione dell'erario, non esitiamo ad abbracciarle: ed anzi qui ri-

portar le vogliamo affinchè l' illuminato pubblico ne giudichi con cognizione di causa, trattandosi di argomento di tanta delicatezza. « Da ciò » emerge (pag. 145 e seguenti) che il sistema della garanzia d'interesse » minimo dicesi da quell'autore (il Petitti) *il preferito*, ma soltanto nella » sua applicazione alle strade ferrate pontificie, mentrechè quell'aggettivo, » in massima generale, si adopera da lui per l'attivazione ed esercitazione » delle vie ferrate per opra, cura e conto governativo.

» Ed in massima generale perfettamente concordiamo con lui, e non » aspettammo la concessione delle nostre strade, nè il libro del Petitti per » render pubblica con un articolo negli annali di statistica la nostra ade- » sione ad un sistema, che concorda sì perfettamente con tutti i pubblici » e privati interessi, e toglie tutti gl' inconvenienti in ispecie i morali, » che, altrimenti, sorgono in folla nelle intraprese delle strade ferrate. » Ma in via di eccezione noi pure, e per il nostro caso speciale, avuto in » considerazione le ragioni suesposte del Petitti, crediamo con lui che il » *preferito* sistema per noi quello esser dovesse di avere ricorso all' inter- » vento governativo, onde ottenere le garanzie del minimo interesse.

» La garanzia di un interesse minimo concessa da un governo a coloro » che si assunsero la costruzione e l'attivazione delle strade a guide di » ferro, si trovò, in via di fatto, essere, in tutti i casi avvenuti a nostra » cognizione, *un comodissimo mezzo di mostrarsi generoso* senza che dal- » l'erario un obolo ne uscisse: quella garanzia non risultando se non che » una cauzione puramente *morale*. Il credito, possente leva di ogni crea- » zione o produzione, operò simile prodigio; e l'autorità morale, che si » congiunge al credito di uno Stato, ebbe dovunque tanta influenza ed ef- » ficacia, che i capitali nazionali, e all'uopo ancora gli estrani accorsero » prontamente a compire tutte quelle strade che l'ebbero in loro appoggio. » E non solo vi accorsero: ma questa garanzia del minimo interesse ac- » cordata aiutò e sorresse il credito vacillante delle private compagnie, al » punto che i corsi delle loro azioni si sostennero sempre ad un saggio da » non permettere la supposizione che l'acquisto di esse non fosse *finanzia-* » *riamente vantaggioso*. Ed in fatto tanto giovò che questa garanzia d' in- » teresse divenne illusoria, in quanto che non vi fu mai circostanza a cui » si dovesse applicare. L'erario dello Stato rimanendo intangibile così, » così la sua generosità, potentissima come operatrice del credito, fu un » vano nome e nulla più nella esecuzione del fatto per cui reclamavasi. »

Dopo avere recato esempi, e fatto osservare che questo sussidio o garanzia d' interesse è usato in Austria, in Prussia, in Francia, e noi diremo eziandio in molti Stati della Confederazione Alemanna, l'autore nota che quest' intervento, allorchè giunge a una compagnia mezzo in rovina, la fa risorgere senza bisogno di spropri, e quasi per miracolo, come successe a quella della strada d'Orleans dove le azioni discese a fr. 380 risalirono in un subito ad 800. Nella strada lombardo-veneta il fondo sociale di 50,000 azioni erasi ridotto a sole 27,162. Vennero le superiori concessioni e tra queste la garanzia di un 4 per cento; e subito le azioni già perente si riabilitarono, e la strada potè proseguirsi.

» Questa circostanza (egli soggiugne) avvenuta dappertutto, sarà *feno-* » *menale* per noi? Ecco il punto della quistione. » Ma dopo avere saviamente discussa la materia conclude che l' interesse garantito dallo Stato relativamente alle nostre ferrate debba stare tra il 3 ed il 4 per 100 che per tal modo basterà quest'incoraggiamento ad attivare capitali statari ed esteri: e che quand'anche, nella peggiore ipotesi, l'erario avesse a rimettere il quarto o il terzo di esso frutto, lo sproprio sarebbe piccola cosa ed avrebbe esuberante compenso nell'accrescimento di tutti i rami delle pubbliche rendite, promosso da un così potente motore di produzione e d' industria com' è una strada ferrata. Sì che sarebbe un dare un 50 per avere un 100: magnifica usura perchè immensamente proficua, ed usura morale perchè a tutti vile, a nessuno nociva.

L'autore crede oltracciò non possa avere buon esito questa grande intrapresa se non s' introducono i metodi più intelligenti di amministrazione, specialmente quelli della contabilità, ch'esser debbono i più semplici e chiari, esclusi i difficili e i complicati: e se nella scelta delle persone da impiegarsi non si abbia in mira di preferire i più meritevoli, allevandoli alle massime dell'onore, ed assicurandoli di una carriera, e di ricompense proporzionate ai servigi. Vuole poi in tutti e specialmente ne' primari la massima intelligenza, la cognizione di tutti i miglioramenti altrove rinvenuti per applicarli; e perciò in quanto ad ingegneri e meccanici egli brama eziandio alcuni esteri, e ciò pel sicuro servigio essendo essi pratici, e perchè servano da maestri ai nostrani.

Avverte in fine che gli sforzi della società mirar debbono a propulsare la storta massima di que' pregiudicati scrittori del nostro Stato (e sono pochi per gran ventura) che con idee più chinesi che italiane, predicano contro l'unione delle nostre colle altrui ferrate: non badando che con queste interruzioni si toglierebbe il maggior utile alle nostre linee, che è quello di farvi concorrere, ed anzi di attirarvi a più potere le merci ed i passeggeri degli stati vicini e degli esteri. E perciò loda meritamente tra gli scrittori di strade ferrate Petitti e Cantù, Monti e Maranesi, che si attengono a tutt'altro sistema. E questo sistema, noi soggiugniamo, è non solamente provata buono dalla scienza, ma suggerito dal buon senso, anzi dal senso comune. D'altronde è il solo sperimentato ottimo dalla pratica.

Molte bellissime cose egli aggiugne a conforto della linea da Castelfranco ad Ancona, e di tutte le altre nazionali. Se la prima qui nominata non riescirà così ricca, come i fondatori sel credevano, non si avrà per ciò da dispregiarne nè l'utile pegli azionisti, nè l' importanza pel paese; e se si saprà profittare de' suoi consigli non dispera neppure che cogli sforzi della associazione nazionale, aiutata dal concorso degli esteri capitali, non si possa creare quando che sia tra noi la grande opera della rete nazionale. Al che rispondendo con un *utinam* diamo fine di parlare dell'egregio autore.

Dott. Carlo Frulli.

— *Ferrate per la bassa e media Italia.* Si dice che la compagnia inglese delle Indie abbia fatto incarico al sig. Waghorn di trattare coi governi di Napoli, di Roma e di Firenze al fine di ottenere la concessione di costrurre le linee ferrate, che saranno designate pei rispettivi territori partendo da Brindisi per Napoli, Roma, Firenze, Bologna e Ferrara o pei ducati lombardi. Si aggiugne che la principale condizione alligabile al trattato sia quella che la compagnia tenga l' esercizio delle ferrate pel lasso di anni novanta, e inoltre che l' amministrazione principale resti affidata a persone immediatamente dipendenti dalla compagnia, con impiegare poi i rispettivi statisti negli uffici subalterni e nelle opere manuali.

Quando questa voce si verificasse, vedremmo allora quegli esteri, i cui capitali volevansi ne' primordi delle discussioni affatto esclusi, venire fra noi a darci le strade e porsi alle redini di quella intrapresa che finora è rimasta inconclusa.

— *Onorevole premio a Sir John Tyrrel benemerito delle ferrate.* Sotto il titolo *riconoscenza delle ferrate* un giornale inglese pubblica la decisione che ha pronunziato la direzione della Compagnia delle ferrate dell' Est, nel contado di Essex, al generoso fine di dare un tributo di riconoscenza ai grandi e molti servigi che Sir John Tyrrel le ha resi in diverse circostanze. Egli potrà, da Boreham, sua dimora presso la quale non è stazione, far fermare il convoglio per montarvi, e così non essere obbligato di andare a Chelmsford stazione la meno lontana. Ad un convenuto segnale, il convoglio si ferma per dar luogo all' onorato John.

CORSO

DELLE AZIONI

DI VARIE STRADE FERRATE

ITALIANE ED ESTERE

Designazione delle strade	Distanze eseguite in miglia romane	Capitale di fondazione	Prodotto giornaliero per miglia romane	Corso delle azioni
Private Pontificie				
— —	"	" "	"	"
— —	"	" "	"	"
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	sc. 10,000,000	"	110 1/4
— — Monza	10	575,000	"	senz' aff.
Firenze — Livorno	64	4,500,000	"	95
Lucca — Pisa	14	400,000	"	senz' aff.
Napoli — Nocera	30	2,150,000	"	simile
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	174 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	133 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 1/4
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	98
— — Magdeburg	95	3,800,000		99 3/4
— — Amburgo	150	*Nuova*		100
— — Stettino	112	3,320,000	9 "	109 1/2
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 "	100 3/4
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	111
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	198
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	85 1/2

Designazione delle strade	Distanze eseguite in miglia romane	Capitale di fondazione	Prodotto giornaliero per miglia romane	Corso delle azioni
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	104 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	151
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	124 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amminisrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 "	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		"	
Anoveresi	77		"	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12	*Il corso delle azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		fr. 1,030
— — Versailles (destra)	16			350
— — — (sinistra)	11			215
— — Orléans	76			211,25
— — Rouen	86			875
— — Lyon	"			495
— — Strasbourg	"			474
— — Nord	"			610
Orléans — Bordeaux	"			540
Strasbourg — Basilea	90			211
Bordeaux — Cette	"			450

(*Dalla Locomotiva*)

SEZIONE ECONOMICA.

Provvedimento di sua eccellenza reverendissima monsignore Governatore di Roma sugli Accattoni. La facilità di trovare, mendicando, il vitto nella capitale del mondo cristiano, ove la limosina abbonda e sovrabbonda, avea qui chiamato anche dai vicini paesi una così enorme quantità di accattoni, che mal si potea più dar un passo in alcun luogo senza venir assediato dai medesimi. Di più, persone anche giovani e robuste ed abili al lavoro o a qualche mestiere e professione lucrosa non vergognavano di abbandonarsi all' accatto, sicure di potere, nella giornata vilmente passata nell' ozio limosinando in alcun angolo frequentato dal pubblico, raccoglier tanto di danaro che gli bastava a gozzovigliare lautamente la sera nelle bettole e riporne parte in cumulo per formare somme di centinaia e migliaia, come si è scoperto di più di uno di loro o quando sono morti, o quando le hanno per istrumento di pubblico notaio investite.

A togliere di mezzo così gravi disordini, che riempiono la società di una classe necessariamente viziosa, monsignor Grassellini Governatore di Roma ha raccolto a centinaia questi accattoni nei diversi reclusorii, che dipendono da lui, e si va occupando del modo con cui provedere questa gente in guisa di renderla utile, costumata e industriosa.

— ***Della utilità delle banche provinciali di sconto, e del migliore ordinamento di esse***, opuscolo di pag. 30 in 8.° grande di Agostino Rossi pubblico ragioniere, addetto alla contabilità legatizia di Bologna.

La professione del banchiere, che rifulge di tanta ricchezza ed importanza nelle odierne politiche società, non si può classificare nè tra le arti belle, nè tra le scientifiche discipline propriamente dette: ma è una specie di arte computistica, che mira a giovarsi del credito pubblico e privato all' unico fine di arricchire sussidiando il commercio e i bisognosi di danaro. Se quest' arte consegua il suo scopo per chi la sa maneggiare lo dicano i tanti viventi banchieri che dal nulla sono divenuti opulentissimi: lo dicano i Rotschild, che dal poco han saputo trarre l' utile di ben 700 milioni.

Ma ciò che fanno i banchieri ben più solidamente lo potrebbero fare gli stati, le province, le comuni. Perciò molti stati, quelli in ispecie in cui la sicurezza personale e reale sono inviolabilmente assicurate, hanno banche pubbliche floridissime; ed allo stesso modo aver le potrebbero proporzionalmente le province e le comuni, a sgravio ed a ristoro de' contribuenti.

Il nostro autore, prendendo norma da' migliori trattatisti della materia, svolge accomodatamente il suo tema, applicandolo al nostro paese: e con ciò dà prova d' intelligente e zelante economista e di ottimo cittadino. Portando così una pietra a quell' edifizio che il barone Cervoia vorrebbe eretto coi frantumi delle banche private, il nostro Rossi si rende anch' egli benemerito del pubblico interesse de' viventi, ma più de' futuri, che intenderanno meglio di noi i modi di togliere ai privati que' monopolii che non sono consoni al bene della intera società. Per vero dire il Rossi non dice parola che sveli questo intendimento: ma il fatto che intelligentemente propone si lega al sistema che abbiamo accennato. Intanto noi crediamo possibile, utile e verificabile la sua proposta allorquando il governo, libero da' presenti impegni, potrà accordare alle proposte istituzioni di banche provinciali il suo saldo appoggio. E si può questo sperare, mentre l' illuminato nostro Gerarca, il gran Pio ci prepara una amministrazione unicamente basata sulle inconcusse massime del puro diritto, che allontanerà da ogni ingerenza tra noi l' ignoranza e la malvagità, sole nemiche del buon pubblico e quindi delle pubbliche banche.

Dott. Carlo Frulli.

— *Uffizio di Statistica unito al Ministero dell' interno in Austria.* Lettere di Vienna 24 agosto p. p. ci fanno sapere che l' ufficio di statistica, unito l' anno scorso al ministero dell' interno, ha presentato all' imperatore un quadro degli stati austriaci a tutto l' anno 1842. Tutti i fatti in esso esposti sono comprovati da documenti officiali. Eccone i risultamenti principali:

la superficie dell'austriaca monarchia è di miglia geografiche	12,104
la totale popolazione, nel dicembre 1842 era di	35,295,957
città	743
borghi	2,468
villaggi	64,218
case	5,036,548
ecclesiastici, non compreso Ungheria, Transilvania e frontiere militari	65,568
che godono di un' entrata di franchi . . .	8,083,532
de' quali appartengono ai conventi franchi .	1,045,631
individui che concorrono agli stabilimenti di pubblica istruzione, circa	4,000,000
e costano allo stato, circa franchi. . . .	7,800,000
valore dei prodotti agricoli nel 1842, franchi	3,575,063,505
nella quale somma, la Ungheria vi figura per franchi	1,093,495,980
le gravezze pagate sopra i prodotti ammontano a franchi	100,418,104

Questo quadro non è grande cosa; ma chi ha meno o niente può intanto imitare il discreto esempio.

— *Smith a Berlino.* Leggesi nella Gazzetta di Augsbourg sotto la data di Berlino, 12 dicembre. Il sig. John Prince Smith di Elbing è da alcuni giorni fra noi. Egli fu l' autore dell' indirizzo dei negozianti di Elbing a sir Roberto Peel in ringraziamento dello avere fatto adottare dal parlamento inglese i principi della libertà di commercio. Ora egli medesimo si propone di organizzare in Prussia una Società di libero commercio. Molti negozianti sono convenuti nelle sue massime, ma, dietro una conferenza tenuta alla borsa per approfondire la questione, si è venuto a conchiudere che nelle attuali circostanze è impossibile di togliere alla industria dello Zolwerein la protezione di cui gode rispetto allo straniero. In seguito di che si è risoluto di dar luogo ad un' associazione collo scopo di propagare dapprima idee esatte sul commercio internazionale, per discutere poi ulteriormente sulla proposta questione.

VARIETA'.

Cenno storico sulle Indie, art. 2.° *vedi n.* 28. Prima di dare un' idea del governo della Compagnia, e de' suoi possedimenti nelle Indie, crediamo non inopportune alcune nozioni geografiche delle Indie stesse, non che le indicazioni de' principali prodotti di quel suolo privilegiato. A raggiungere tale scopo prendiamo a scorta le recenti opere de' più reputati geografi italiani.

Questa vasta contrada, ne' limiti che le sono comunemente assegnati, portava anticamente presso gl' indigeni i nomi generali di *Djamboudwipa*, l' isola dell' arbore Diambou (Eugenia Djambou) e di *Bharatakhanda*, il paese di Bharata. Viene divisa dai medesimi in tre grandi parti, cioè, paese settentrionale, medio e meridionale. Riguardano la parte settentrionale e la media, vale a dire tutto il paese compreso fra l' *Himalaya* e i monti *Vindhya*, come la vera patria de' loro antenati. Tutto ciò che è fuori di questa frontiera era stimato paese impuro, comprensivamente all' India meridionale al sud dei *Vindhya*. Non è forse troppo esatta la denominazione che si dà generalmente all' India di qua dal Gange, perchè questo fiume traversa bensì la regione; ma non circoscrive il limite orientale delle provincie di Allahabad, di Bahar e del Bengala, che ne formano indubitatamente parti integranti e principali. Del pari la qualifica di penisola, che alcuni geografi danno all' India, non si potrebbe convenientemente applicare che tutt' al più alla parte dell' India, la quale si stende al sud, e che si conosce da lungo tempo sotto il nome di Dekkan o paese meridionale.

I limiti naturali dell' India sono al nord i monti Himalaya, che la dividono dalle possessioni chinesi; all' ovest la catena, che il Balbi ha proposto di nominare Soliman-Brabouik; all' est i monti Khamti che separano gli affluenti del Bramapoutra da quelli dell' Irraouaddy, poi la catena delle montagne che traversa l'Arakan; ad ostro il mare detto dell' Indie o l' oceano indiano compie il contorno di questa magnifica regione.

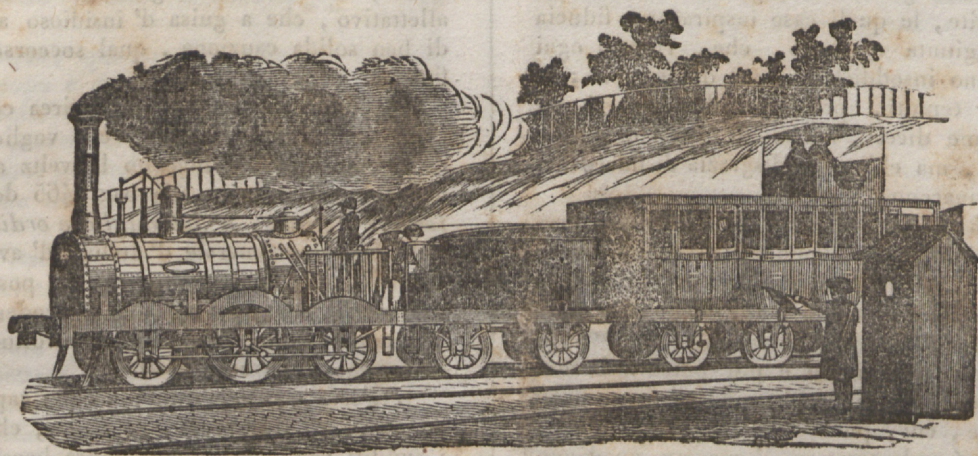
La sua posizione astronomica è fra il 65.° e il 90.° grado di longitudine, e fra l' 8.° e il 35.° di latitudine.

Confina; al nord col Tibet e le altre terre formanti parte dell' impero chinese; all' est col paese di là dal Gange; al sud coll' oceano indiano; all' ovest col regno di Kaboul.

La sua forma è quella d' un gran triangolo che ha la base a tramontana, e la punta a mezzodì; la superficie si suole fissare a 180,000 leghe quadrate: la larghezza massima, da levante a ponente, a 550 leghe, e la lunghezza massima, da tramontana a scirocco, a 660 leghe.

Accennati i monti Himalaya è d' uopo aggiugnere che essi sono i più alti del globo, e che si stendono da maestro a scirocco, inclinando però alquanto verso ostro nel mezzo della lunghezza. Hanno a mezzodì molte catene parallele, che a mano a mano si abbassano sino alla pianura, dove il Gange ed altri fiumi in buon numero scorrono verso levante e sboccano nel golfo del Bengala. Le estremità di esse catene sono attorniate da una larga cinta di dense foreste. Le rive del Gange fertilissime; ma ad ostro di quelle montagne del Sind sino al golfo del Bengala il suolo è basso ed arido, e forma a ponente un deserto di sabbia del tutto inabitabile, ed a levante regioni più sassose, ma poco abitate. Tutto l' interno del Dekkan è un altopiano sterile, la cui sponda più alta è formata dai monti *Ghattes*, che vanno da tramontana ad ostro parallelamente alla costa occidentale ed a poca distanza dal mare (circa 23 leghe). Il pendio occidentale di esso altopiano è assai dirupato e coperto di foreste, ma non ne sgorgano che riviere di breve corso in questo lato. A levante l' altopiano termina con un pendio più dolce; e di quinci convogliano i più grandi fiumi del Dekkan. Ad ostro dell' altopiano, a un di presso sotto l' 11.° di latitudine, una bella valle profonda, larga 5 leghe, e coperta di foreste (*gap*) parte il paese dall' uno all' altro mare. La punta meridionale sino al capo *Comorin* è occupata dai monti *Trawancore*. La costa orientale chiamata *Coromandel* è per ogni dove piana, alquanto pericolosa per la navigazione; la costa occidentale all' incontro ha buoni porti.

Secondo le diverse parti di questa vasta contrada il clima necessariamente varia: in generale però è caldo, come lo accenna la sua posizione fra i tropici. Le valli, che confinano colle ghiacciaie dell' Himalaya, hanno un clima che, quantunque caldo nella state, si risente nondimeno della vicinanza delle montagne. Sotto di esse, e nelle vaste pianure che si allargano alle loro falde, il caldo è fortissimo e diviene insoffribile nelle regioni a ponente vicine al Sind. Siffatta estrema temperatura continua tutto l' anno tranne lievi interruzioni, perciocchè il verno non è che un tempo di pioggia, durante il quale il cielo rimane sempre oscuro. Perciò in niun luogo l' aria, benchè soporifera, è malsana, e gli europei non debbono attribuire il funesto effetto, che in essi produce il clima dell' India, se non se alla loro caparbietà di non volere rinunziare al modo di vestire ed al tenore di vita della loro patria.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 30. 20 febbraio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1.80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13.70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

SEZIONE TECNICA.

Strade ferrate pontificie: pericoli delle concessioni di vie ferrate nell' epoca attuale. Il termine fatale per la presentazione delle domande di concessione di vie ferrate nello Stato Pontificio, è, com' ognun sa, prossimo a scadere (*così l' autore negli ultimi dell' ora scorso gennaio*) e la pubblica opinione, desiderosa del beneficio di quelle novelle comunicazioni, avida di conoscere a chi vengano le concessioni accordate, immemore forse d' alcuni avvisi, che pur dati le furono, mal soffre qualsiasi dilazione, e vorrebbe veder tosto decisa ogni vertenza sorta per esse.

L' interesse massimo però della vertenza medesima richiede le più grandi cautele, ed è ancora ufficio di buon cittadino non cessare al proposito dal ripetere gli avvisi, finchè v' ha tempo.

Le linee pontificie in fatti non tanto interessano i sudditi di S. S. e lo Stato Romano intero; interessano l' Italia tutta, osiam dire la stessa civiltà; perchè dall' averle o non compiute e sicure può dipendere di vedere o non veder mai sistemata quella rete stradale, che, a guisa di una grande arteria, dai punti estremi della penisola all' Alpi conducendo nuove forze vitali, può farla risorgere o no, ne' traffichi non solo, ma in ogni maniera di civile progresso.

Onde nasce, che gli amici di questo, alla santa causa italiana devoti, non cessano dal promuovere l' assunto, che debbe fruttare alla penisola ricchezza, potenza, indipendenza; mentre all' opposto coloro che vorrebbero vederci poveri, deboli e schiavi, nulla tralasciano d' intentato per far andare a monte la detta santa impresa.

Nel fine di meglio anzi assicurarla, sianci conceduti ancora alcuni riflessi, certo esposti con animo al tutto imparziale.

Fra tutte le parti della rete ferrata italica, quella pontificia è forse la più importante, e gli errori commessi per essa sarebbero per certo de' più fatali all' italiana prosperità. — In Toscana si poterono commettere impunemente molti errori, la denuncia aperta de' quali venne con rara ingenuità chiamata calunnia dai così delicati promotori d' essi, perchè interessati a velare le male arti loro. Imperciocchè bene ordinata, com' è nella notificazione del 7 novembre, la linea longitudinale pontificia, le trasversali toscane possono continuare a servir di campo o tema al giuoco, senza che ne avvenga danno alcuno al gran traffico. — Ma se la linea romana, nesso principale tra l' alta e la bassa Italia, venisse per mala ventura a riuscire interrotta in qualche suo punto, allora dovrebbe darsi l' addio ad ogni speranza concepita del nostro risorgimento. — La cosa è di per se così evidente, che reputiam superfluo al proposito ogni ulteriore riflesso.

Se molte fra le linee italiane, già terminate, ed anche incominciate soltanto, ebber fortuna, perchè giunte in tempo ancora ad assicurarsi mezzi d' esecuzione; quelle pontificie, arrivate pur troppo tardissimo, sono, conviene ammetterlo (posto il necessario principio del nessun concorso governativo), in una assai sfavorevole condizione.

Perchè l'industria privata in fatti possa realmente, e non per giuoco soltanto, assumerne l' impresa, dal governo saviamente offerta, attese le peculiari sue condizioni finanziere, e perchè possa sicuramente condurla al divisato suo termine, niuno contenderà occorrere ampia raccolta di capitali: — questi aversi a chiedere al credito: — quello interno essere insufficiente all' uopo; doversi perciò far capo de' capitalisti esteri.

Le idee concepite da uomini generosi, i quali credettero poter raccogliere nell' interno tanto che basti per sopperire all' assunto, col mezzo delle economie cumulate, duolci il dirlo, sono vere illusioni; perocchè, attentamente considerata la condizione economica del paese, è facile convincersi, che anche supposto questo più ricco di beni spontanei di quel che non è in realtà, non mai nel breve spazio di pochi anni l' industria e l' economia potrebbero ivi accumulare i capitali occorrenti, quand' anche distraessero alcuni de' capitali ora già investiti in altre industrie, le quali pur ne sarebbero grandemente pregiudicate.

Ma su di ciò reputiamo superfluo ogni discorso, e perchè la cosa troppo facilmente pure comprendesi, e perchè d' altronde la quistione venne dalla stampa periodica dello Stato istesso ampiamente ed egregiamente trattata, per cura dei signori Carpi e Potenziani (vedi *Le strade ferrate*, ebdomad. bolognese, n. 11 sup., *Il Contemporaneo*, ebdomad. di Roma, n. 1).

L' età dell' oro delle strade ferrate, non ce lo nascondiamo, lettore umanissimo, è passata. Dopo molti sogni felici, finalmente venne la realtà. A coloro, i quali inutilmente vaticinarono li sinistri che sarebbero derivati dall' abuso del credito, non volle prestarsi fede. Essi giunsero alfine codesti sinistri; ed ora che ne han colti, tuttor sono flagranti, ed è pur troppo framezzo ai medesimi, anzi malgrado essi, che gli ultimi a cominciare l' assunto loro, debbono operare.

Il mal augurato concorso d' una carestia quasi universale, è ancora per giunta venuto ad aggravare la condizione, assorbendo per comprare grano, onde sfamare le popolazioni, ogni capitale di riserva, od inoperoso, ogni economia privata posta in serbo per cumulare; ond' è nata quella penuria, che notasi di numerario, per cui li banchi videro ridotta al minimo la somma tenuta apparecchiata per sopperire ai bisogni del traffico, e questo in più modi risulta notevolmente incagliato.

Quando cotesti indizi non bastassero, lettore umanissimo, a convincerti, che siam caduti nell' appunto temuta grande crisi commerciale, noi dovremo confortarti a considerare:

1. La decadenza generale del valore al corso dei titoli di credito d' ogni specie (*effets publiques*), di quelli persino, la cui solida fama meglio era fondata;

2. Gl' incagli derivati a molte imprese di strade ferrate all' industria privata concedute; le quali imprese, o neppure si poterono cominciare pel mancato spaccio delle azioni, od anche cominciate cogli acconti toccati delle azioni vendute, non si poterono continuare, perchè, scaduto fino a vile prezzo il valore al corso d' esse,

molti azionisti, venuto il fatale *salva chi può*, non riuscendo a vendere per un sacco d' ossa il titolo loro, preferirono vederlo dichiarato perento, anzi che pagare le rate successive d' una impresa evidentemente rovinosa;

3. L' inquietudine derivata alle borse delle varie piazze di commercio, dove concorre una maggior copia di capitali, ed il timor panico, che arresta in esse ogni speculazione, timore ogni dì fatto più grave, e crescente nella stessa, se non in maggiore proporzione, in cui prima notavasi l' imprudente ardire dei giuocatori;

4. Il gran numero di fallimenti gravissimi seguiti delle case bancarie più solidamente costituite, le quali case inspiravano fiducia maggiore; la passività d' esse giunta a segno, che, ridotto ogni fondo attivo al nulla, lasciarono insoddisfatto ogni debito loro;

5. Gli altri fallimenti ancor temuti, prossimi ad avverarsi per riverbero, o contracolpo, come dicesi, anche di persone e case prudenti, che non giuocarono, ma ebbero la disgrazia di fidare nei giuocatori, i quali così le rovinarono;

6. Il notevole aumento dello sconto, fissato dai banchi, o preteso dalle grandi case commerciali, più abbondanti di capitali, per l' anticipato pagamento di effetti o cambiali non ancora in matura scadenza; sconto questo, tempo fa, così tenue per l' abbondanza che allora eravi de' capitali medesimi;

7. L' esitazione, che gli stessi più grandi e più potenti baroni dell' industria mostrano a speculare, sì nell' assumere quai capi nuove imprese di strade ferrate, cui, pochi mesi or sono appena, erano avidissimi di cimentarsi (onde trassero l' enorme guadagno di vendere ai creduli 900 il valore di 500), e sì nel contrar prestiti coi governi anche di maggior credito, perchè dubitano di trovar tosto, come prima, a collocarne con grasso premio le cedole. Perocchè ognun sa que' prestiti non fatti col danaro proprio, sibbene col prodotto d' esse cedole vendute poi ai privati, cui servono in sostanza di mediatori più che altro, solo per poco anticipando essi, come è ben noto, qualche capitale loro;

8. Finalmente il vedere come quelle imprese, pochi mesi or sono, ancora da tutti riguardate con favore, e corse, or sono dagli speculatori prudenti trascurate, sebben ancora presentino qualche buon indicio di favorevole successo; e più facilmente vengano perciò cotali imprese lasciate a certi cavalieri erranti, i quali a guisa di Paladini industriali corrono la ventura, con imperturbabile fronte, senza inquietarsi de' però poco onorevoli precedenti loro, che li fanno annoverar quasi tutti, o tra li ripetutamente falliti, cui non daresti il credito d' un centesimo, o tra quegli spiantati, che neppur seppero ideare una speculazione mandata poi a termine, ma bensì molte progettarne, avviandole a punto solo di potere spacciare qualche promessa d' azione, e quella rivenduta con premio, cedere il luogo, con vituperevol liquidazione, mercè di qualche pretesto per andarne altrove a far lo stesso.

Nel distinguere cotestoro con predicati così severi, noi chiediamo scusa al lettore, se ci scostiam da quella moderazione di parole ch' è dovere in qualunque scrittore, e che d' altronde, la Dio mercè, è nel nostro carattere, come nelle nostre abitudini.

Ma informati, che anche taluno di cotesti avvoltoi va spiegando costì li propri artigli, o per conto proprio, o per quello di certuni, che tutti i monopolii vorrebbero quietamente godersi, noi crediamo sia pregio dell' opera smascherare codesti avvoltoi; e far conoscere, se pure non si sanno ancora, le arti loro, onde porre governi e privati in avvertenza, acciò, come a tanti altri già occorse, non vengano accalappiati e sedotti da siffatti avventurieri.

Nel così bandire a questi la croce, non ci nascondiamo, che nuova messe forse saremo per cogliere, come già ne succedeva altra volta, dell' ampio frutto di poco dicevoli contumelie. Ma ciò malgrado appena sapremo tentarsi nella patria nostra di praticar l' agiotaggio, e di svolgerne l' infausta rete, checchè ne possa succedere, non cesseremo dal cercare di smascherarlo, e dall' avvertire gl' incauti, che ad esso, di mentite spoglie addobbato, fossero per prestar fede, di non credere alle men rette sue arti.

Noi ci purgammo altra volta della menda appostaci di comprendere nell' agiotaggio ogni speculazione de' ricchi capitalisti; — di essere a cotestoro nemici, — d' impedire quel libero progresso industriale, di cui ci vantiamo anzi d' essere zelantissimi promotori. „ Colle pastoie proposte, ci fu detto, voi rendete impossibile ogni „ speculazione di capitali, non ve ne fate almeno il promotore „.

Altrove lungamente spiegammo che la speculazione reale del giro e rigiro dei capitali, lungi dall' essere da noi condannata, è lodatissima, perchè la riputiam necessaria alla libera azione del vero traffico, onde nasce l' aumento reale della produzione, così necessario alla generale ricchezza e prosperità. Noi allora notammo l' abuso della speculazione soltanto voler proscritto. Quell' abuso che suppone valori chimerici, che inventa e promette guadagni illusori, che crea capitali fittizi, e di tutte queste mentite ricchezze si serve per elemento di giuoco, per crearsi qualche utile per lui solo reale, a spese de' creduli, ch' ebbero in esso fiducia.

Operando il magico effetto di quel trastullo, che molta voga ebbe anni sono, il così detto *kaleidoscopio*, il quale tanti oggetti ingrandiva e moltiplicava, i Paladini industriali ti pingono ne' progetti loro un' impresa di sicuro esito, ristringono od ingrandiscono, in ragione della convenienza loro, i calcoli preventivi, offrono cauzioni impossibili a darsi, fan patti in somma larghi per modo, che il menomo serio esame basta a farne compiuta ragione.

Quanti di questi progetti mi vennero sott' occhio in pochi mesi! Ma, la Dio mercè, essi vennero prudentemente reietti da una savia autorità in uno Stato italiano! Molti pure in altro Stato vennero presentati; alcuni ricusati, ed altri incautamente accolti, quantunque le stesse troppo larghe condizioni profferte avrebbero dovuto avvertire dell' insidia, se fossero stati giudicati da persone atte a valutare que' progetti medesimi. — Ma il sommo dell' ipotetico, per non dire dell' iperbolico, certo venne appunto nello Stato Pontificio raggiunto dal progetto Pichi, fatto di pubblica ragione. Noi non crediamo si possa fare di più, ed abbiamo troppo alta idea de' lumi e della moralità del pontificio governo, per credere, che neppure un momento a quelle strane proposte possa fermarsi, e nè anche degnarsi di discuterle, malgrado l' apparente allettativo, che a guisa d' insidioso amo già venne esibito a pretesto di ben solida cauzione, qual soccorso alle pur troppo dissestate sue finanze.

Siccome altri progetti all' incirca consimili possono, con uguali insidie, prodursi da coloro che vogliono il giuoco, e non le strade, come notava l' ingenuo Deweltz a noi nel discorso tenutoci, e che abbiamo riferito alla pag. 465 del libro nostro *Delle strade ferrate italiane, e del migliore ordinamento di esse*, preghiamo, nell' interesse generale d' Italia, d' avvertire ai seguenti pericoli essenziali, alle conseguenze che ne possono derivare, ed ai rimedi preventivi, che una consumata prudenza saprà certo dettare a chi con tanto senno, con tanta disinvoltura, con sì benefici effetti regge la somma delle cose costì.

1. Posto per non dubbio, che i capitali indigeni sono insufficienti ad assumere l' impresa, ne nasce, che chiunque alla medesima tra i sudditi voglia attendere, potrà bensì invocare il concorso de' capitalisti indigeni, ma dovrà contemporaneamente fare un appello ai capitalisti esteri principalmente.

2. Nell' epoca innegabile di crisi sopraccennata, cotesto concorso de' capitali esteri sarà d' esito ben difficile in realtà; sebbene dicasi, che si hanno profferte di persone che paiono offrirlo, dubitiamo che poi li fatti corrispondano alle promesse; ed il seguito in Toscana ed a Napoli, dove alcuni concessionari doveano quanto prima attuare alcune imprese, senza che insino ad ora abbiano trovati li fondi per esse occorrenti, quantunque fastosamente li vantassero apparecchiati, ci porge argomento a credere che un tal fatto per certo si ripeterebbe nello Stato Pontificio tanto più facilmente, che ivi trattasi di linee, le quali si possono presumere di scarso, per non dire nullo prodotto.

3. Per una sola linea, quella d' Ancona a Bologna, di men dubbio esito, certo s' avranno, anche malgrado la crisi in discorso, numerosi avventori, veri capitalisti, nel paese e fuori.

4. Ma se si eccettua quella linea, con ragione altrove chiamata *eccellente*, la quale sicuramente potrebbe in tempo brevissimo attuarsi, quanto alle altre tre linee, che pure a nostro parere chiamiamo: *mediocre* da Roma al confine napoletano: *cattiva* da Roma ad Ancona: *pessima* da Roma a Civitavecchia, o si corre pericolo di non vedere appaltatori serii, che vogliano attendere alle imprese; o le condizioni d' esse, troppo chiaramente presunte dover essere quali vennero accennate dai predicati con cui distinguonsi, lascian luogo a credere che le speculazioni non saranno che in un sol caso attuate quello cioè in cui, non disgiunte le speculazioni medesime, quella eccellente sarà impiegata a bonificare le altre.

5. L' opposta sentenza di coloro, che fanno profferte per concessioni disgiunte; quanto alla strada eccellente, non ci stupisce, perchè al tutto naturale; ma rispetto alle altre tre linee, ci pare un tale errore di speculazione, che se gli aspiranti sono in buona fede, la moralità governativa non concede, che si lascino correre a certo fallimento. Se poi essi sono di quegli accennati Paladini, i quali cercano avere una concessione qualunque, a fine di spacciare sulle piazze estere buon numero di promesse d' azioni, lucrando per esse un premio, salvo a non far poi la strada, non si vede quale interessse o motivo vi sarebbe a conceder cosa impossibile ad attuarsi; epperò vi è argomento a pensare, che se non si combina una concessione sola, fatta a chiunque, purchè si provi idoneo e risponsale, nessuna di quelle tre linee, che sono in condizione men buona, verrà mai attuata e compita, e la città capitale dello Stato sarà mancante di esse; e la grande arteria italiana sarà infallantemente interrotta; e quella sorgente di prosperità per l' intera penisola, che è oggetto del comune voto d' ogni buon italiano, tornerà interamente fallita.

6. Ma, dice taluno, fondato il principio della concorrenza e della pubblicità; stabiliti patti chiari, precisi, strettamente vincolanti; fissata un' adequata ragguardevol cauzione, essa risponde dell' osservanza delle pattuite condizioni; e se la società manca alle sue promesse, tanto peggio per essa, si sequestra la somma depositata, impiegandola per conto della fallita impresa.

7. Oltrecchè non sappiamo qual pro siavi a voler far proseguire una speculazione rovinosa, e come ciò possa farsi mancando li mezzi, non crediamo poi la somma depositata (solitamente 1/10 od 1/20) sufficiente a cautelare l' esecuzione della strada; perchè appena servirà a principiare l' assunto, il quale tornerà *interamente* fallito, e la strada non si avrà egualmente, non potendosi terminar mai.

8. Ma, si soggiunge, la concessione sarà accordata a potente casa bancaria, la quale col proprio estesissimo solido credito saprà migliorare una speculazione a primo aspetto men buona: e la strada sarà fatta quanto prima, e li vostri malaugurati vaticinii torneran falliti.

9. Noi auguriamo vero il pronostico; chè certo non ci consolano le poco fauste apparenze di reale esecuzione, che vediamo nelle vie

ferrate pontificie. — Ma però notiamo: la potenza della casa bancaria per nulla influire allo scopo; ordinandosi da essa una società *anonima*, gli azionisti della quale, e non il potente banchiere, avranno il carico dell' assunto. Il credito anzi di quel barone dell' industria servirà a far pagare più care le azioni da esso emesse, con miglior premio. Nè tutto il possibile credito, tutta la più grande potenza di lui ad altro serviranno, che a far meno infelice la speculazione del banchiere suddetto, *mercè del giuoco*, ma quanto alla speculazione della *società anonima*, sarà sempre rovinosa e perdente, se le condizioni tecniche ed economiche d' essa tale la costituiscono.

10. *Queste condizioni* adunque, quanto *il credito* ed *i mezzi* de' concorrenti all' impresa, uopo è studiare prima accuratamente, non con parziale tendenza a voler vedere probabile profitto là dove assolutamente non può quello prevedersi, ma con severa esattezza, che piuttosto suppone men buone le condizioni medesime, per non lasciarsi trarre ad illusioni, che non crederle ottime, quando in realtà tali non fossero poi.

11. Ancora; importa non lasciarsi indurre a convenzioni con uomini, i cui precedenti di fallito, d' avventuriere, di già noto per rovinose speculazioni, qualificano poco onesto od almeno incapace. Ai patti larghi di cotestoro aprasi l' occhio, di grazia, pensando che non esitano a promettere, senza punto imbarazzarsi poi di mantenere. Potrebbero al proposito citarsi precedenti e fatti attuali, che dimostran molto fondata la consigliata riserva verso alcuni tra i notoriamente aspiranti a codeste concessioni, ma crediamo dovercene dispensare per atto di moderazione. Al postutto l' umano lettore, se dovrà avere al proposito ingerenze costì nella bisogna, saprà fare le applicazioni opportune. Chè vi sono certe riputazioni sì fattamente note, che non è difficile il guardarsene volendolo davvero.

12. Finalmente; ricordando il precetto altrove insegnato, conchiuderemo: le strade ferrate *essere uno de' più segnalati beneficii dell' attuale incivilimento*; ma aversi anche d' esse, come d' ogni altra umana istituzione, ad usare con *moderazione* e *temperanza*, perchè in difetto esse pure, come le migliori di tali istituzioni, possono esser causa de' più gravi sinistri.

Cotesta moderazione e temperanza consigliano, nel caso tutto speciale dello Stato Pontificio, ad avvertir bene a non ingerirsi con gli accennati avventurieri, ed a preferire coloro, che faran risultare avere già raccolti li mezzi occorrenti, od avere fondata lusinga di poterli successivamente raccorre; — che si mostreranno atti a speculazione di tale natura; — che per onorevoli precedenti faran presumere che, se non tralasceranno, come di ragione, d' invocare l' altrui concorso, non si ritireranno però, come certi speculatori, dall' assunto appena spacciate le azioni; ma, rimanendo in esso, sapran governarlo con specchiata onestà e con accorto intendimento; — e se avviseran per certo, com' è giusto, a ritrarre dall' investimento de' capitali loro un lucro adequato, contemporaneamente penseran tuttavia a procacciare al paese que' vantaggi, che possono derivargli da una *non interrotta* rete stradale.

I sudditi pontificii, dopo lamentevoli circostanze, sulle quali meglio è tirare un velo, mutata la tendenza del governo loro, mercè di quel *Sommo Intendimento* miracolosamente chiamato a reggerli ed a beneficarli, a mille occasioni provarono tale un criterio, da mostrarsi degni di sì illuminato e liberale reggimento. Non possiamo indurci a credere adunque che nelle strade ferrate sole avesse a fallire l' impresa. Essa procederà lentamente sì, e forse è bene, perchè cessi intanto la crisi; ma sarà cauta almeno dal temuto pericolo di cadere in mano agli *avvoltoi*, che ne divorerebbero l' opera, per lasciarla incompiuta. I nostri voti, qui esposti *schiettamente*, saranno, noi lo speriamo, accolti con indulgenza dagli uomini retti e di buona volontà, come noi siamo. Quanto a quelli contro dei quali abbiamo bandito la croce, le ree loro intenzioni ci dan facoltà di tenerne il mal talento in nessun conto.

Conte Ilarione Petitti.

— *Strada ferrata dell'Appennino, e progetto di strada ferrata da Bologna a Prato.* Quando per voci sparse nel pubblico si andava dicendo che la strada ferrata dell' Appennino, o da Pistoia alla Porretta, avrebbe avuto il declive del 2 0/0, e delle immense gallerie, noi credemmo sempre che tali voci fossero false; poichè conoscendo e l' avvedutezza del Governo Toscano, e la capacità del signor Tommaso Cini ingegnere principale di quest' opera; pensavamo che non avrebbe il Governo concesso, nè il Cini avrebbe speso il suo tempo, e il suo ingegno intorno ad un' opera difficile, e pericolosa, se non d' impossibile riuscita. Le medesime voci ci dicevano che un' altra linea sarebbe stata più facilmente eseguibile, e che una società di Pratesi lavorava intorno a questo nuovo progetto; e quando nelle colonne di questo giornale leggevamo i vantaggi di questa superiormente a quella, facevamo voti perchè l' illuminato governo Toscano prendesse seriamente in considerazione una impresa che interessa tanto l' avvenire di tutti, e che la buona, o cattiva riuscita dalla scelta della linea dipende.

Dormivamo tranquilli in questa speranza, e sognavamo talvolta di traversare l' Appennino con la sicurezza, e la celerità con la quale si traversa una vaga pianura, senza passare per quelle fosse sepolcrali, dette *tunnels* o gallerie, senza timore che si rompessero i freni, e precipitare per una rapida china anzi tempo in seno dei nostri trisavoli; giudicavamo... ma il *giudizio uman che spesso erra*, errò anche nel nostro cervello, e una bella mattina leggemmo la diffinitiva concessione della strada ferrata dell'Appennino. Allora dovemmo domandare a noi stessi se dormivamo ancora, o eravamo desti, e ci dovemmo scuotere, e spalancare occhi da spiritati quando leggemmo non esser vere le supposte pendenze del due per cento, ma l' uno in 37, non gallerie immense, ma trafori di braccia 3700; e allora sinceramente battemmo le mani a questa bella concessione.

E chi avrebbe potuto tenerle in tasca a cotale lettura? Niuno certamente, all' infuori dei capitalisti per tema non gli fuggissero i denari per così temeraria impresa; ma noi amici del progresso vedemmo a colpo d' occhio abbandonate per sempre queste attuali strade carreggiabili, e sostituite in loro vece le strade di ferro, e salire per quelle in cima alle più ardue montagne, e forse salire col vapore fino alla luna, purchè si trovi appoggio per la facile pendenza di quasi il 3 per cento.

E questo sia detto a gloria, ed onore di chi si deve: ma prendendo però la cosa sul serio ci attristammo quando vedemmo incluso nella concessione un articolo (art. VI) che accordava alla società Cini il privilegio di non avere altre strade rivali per un raggio di 35 miglia a levante, e di 15 a ponente. Allora col dolore nell' anima dicemmo addio al vagheggiato pensiero di fare di tanto in tanto delle sollecite corse da Bologna a Firenze, perchè, persuasi che non sia eseguibile quella linea; e quand' anche per una pertinace costanza lo fosse, perchè temeremmo troppo di scarrucolarsi questo misero colle per qualche sinistro in tale difficile rotedotto.

Ma la provvidenza, che non abbandona mai chi a lei si affida, volle consolarci anche in tal doloroso pensiero. Ci giunse la certa notizia che, nonostante la pubblicata concessione, il sig. ing. prof. Giuseppe Pianigiani di Siena, e il sig. Tommaso Bianchi ingegnere della società pratese percorrevano, e studiavano la linea da Prato al confine toscano presso Castiglione per conto della società suenunciata. Al primo annunzio dovemmo esclamare — sono pazzi i pratesi a continuare nel loro assunto! — ma ripresa in mano la concessione, e studiato un poco meglio il suo contenuto, rilevammo che il privilegio è condizionato, e che i pratesi hanno senno, e ragione se continuano senza scoraggirsi nella loro lodevole impresa.

Noi pure con queste povere nostre parole vogliamo fargli animo, e persuadergli, che se il Governo toscano può avere errato; può questo errore essere riparato dall' illuminato governo pontificio col non concedere la continuazione di quella linea dalla Porretta a Bologna; ma invece concederla da Bologna a Castiglione. Infatti che che ne possano dire i sostenitori della bellezza della valle del Reno per la linea Porrettana; noi convenendo con essi in molti punti, avremo però sempre davanti agli occhi le irreparabili lavine che saranno obbligati di traversare, a immenso dispendio, e pericolo, quando però sia possibile, nello stato pontificio; e nel toscano pendenze esagerate, lunghe gallerie, e necessariamente pericoli sommi.

La valle della Setta se in qualche punto è meno ridente di quella del Reno, è però più uniforme nella sua bellezza, e, o si voglia percorrerla tutta, o si voglia piegare in quella del Bresimone per passare sotto Castiglione, e ritornare poi in quella della Setta, si avrà sempre una mitissima pendenza, e una immensa solidità di terreni, oltre all' avere anche qui luoghi sempre popolati. Gli stessi vantaggi si hanno per la parte toscana, come ci viene assicurato da tutti i riscontri che ci siamo procurati al proposito, e da quanto abbiamo letto nei numeri di questo giornale, e in altri. Oltre a questi dati innegabili, un atto di clemenza, e di giustizia dell' immortal Sovrano che regge i nostri destini sarebbe la concessione di questa linea per Castiglione, che oltre all' essere la sola eseguibile, darebbe vita a quella non piccola parte della bolognese provincia attualmente senza comunicazione con Bologna, mentre una strada ruotabile non manca per la Porretta.

E per terminare questa nostra diceria concluderemo, che, per le notizie che ci siamo procurati, e per una attenta ispezione locale delle due valli, o non si avrà mai una buona strada di ferro dalla Toscana a Bologna, o si avrà quella da Bologna a Prato (1).

(1) *Lasciando agli uomini d' arte il giudicare sulle cose dedotte in questo articolo, a noi basta il fermarci all' importanza di una strada qualunque, anche non ferrata, che attraversi il vasto territorio che esiste fra Castiglione e le mura di Bologna. E siamo sì certi di questo bisogno, che non esitiamo di accennare alle ragioni e ai mezzi di soddisfarvi, desiderosi che le comunità comprese nel detto territorio formino fra loro una mutua associazione per dare il più presto opera alla detta strada.*

La città di Bologna posta nel centro comunica colla provincia mediante dodici porte ed altrettante strade varie ne' rapporti d' importanza, e pel grado del carico che si esige per sopperire ai bisogni della loro ordinaria manutenzione. Al primo riflesso di tante uscite e di tante strade non v' ha chi non creda, che la comunicazione reciproca fra i foresi e i cittadini non possa desiderarsi più vantaggiosa, e che il commercio in derrate del piano e del monte non incontri ostacolo al libero suo corso; ma dove si penetri per poco oltre le strade che hanno direzione ai monti, ben presto il primo favorevole concetto si cangia nell' affliggente persuasione che la parte montana è abbandonata affatto a se stessa, e quel che è più

interdetta a comunicare col restante del territorio ; mentre la parte piana mostra nel confronto quanto abbia assorbito di cure e di spese a diretto danno dell' altra.

Diffatti poco sorpassa la pianura in superficie la montagna compreso il colle ; ma ciò non di meno la parte piana , che occupa tutto il settentrione, possiede sette magnifiche strade, che vanno dal centro, che è la città , alla circonferenza : e sono le postali di strada maggiore , di s. Felice e di Galliera : e le provinciali di s. Vitale , di Cento e s. Giovanni , di Poggio e di Bazzano ; la parte montuosa , che occupa tutto il mezzodì non ha che due sole strade grandi ; 1.° la postale di s. Stefano ; 2.° la provinciale di Saragozza che guida per la Porretta a Pistoia , indi a Livorno.

Fortunate però quelle comuni e quegli abitanti che posti sulla linea di queste strade ne possono godere i vantaggi , e ben a ragione hanno a sopportare il carico delle tasse che la pubblica amministrazione richiede ! Ma disgraziati coloro che quantunque posti in non meno importante territorio trovansi abbandonati alla di lui selvaggia natura , e benchè più degli altri soggetti in proporzione a gravezze , rimangono però privati del più gran benefizio delle incivilite popolazioni , di strade cioè di comunicazione !

Ma riprendendo il confronto fra la pianura e la montagna bolognese , per poco che si rifletta alla prosperità della prima , che ha quante comunicazioni le sono necessarie , avvegnacchè provveduto che si abbia alla strada di s. Donato sino a Molinella , confine bolognese , possederà un' agevole e diretta linea pel Traghetto , per Portonuovo , Commacchio coll' isola di Ariano e le lagune di Venezia , chiaro si vedrà che per la parte montuosa , due sole strade pel servizio di mezza provincia sono insufficienti.

Tra queste due strade però , che divergono , rimarrebbe poco a compiere un' altra importantissima via comunicante direttamente dalla città nostra a due piazze assai mercantili della Toscana — Prato e Barberino. —

Hanno queste moltissime relazioni con Castiglione ; ma non si possono estendere gran fatto dentro il bolognese per mancanza di strade calessabili ; posciacchè pel dorso di quello sperone laterale dell' Appennino che si stacca dalla catena primaria a Cantagallo , entra nel bolognese, e tra Setta e Savena e tra Savena e Reno prosegue sino alle ultime falde del colle di s. Michele in bosco , non vi è che una traccia di strada, che per poche miglia è a grande stento carreggiabile. Migliorando per altro questa traccia di strada e continuandola per un lato sino a Castiglione , e per l' altro sino a Bologna si avrebbe l' intera e diretta comunicazione della città nostra con Prato , essendovi buone strade dal lato della Toscana. E non è a dire che la traccia stradale non sia sempre diretta e agevole pel dorso accennato , avvegnacchè sembrasse fatta apposta per riceverla , e per procacciare una delle più belle e delle più proficue strade bolognesi , almeno pel trasporto de' generi che il vasto territorio produce.

Nè si opponga essere ultronea questa strada , corrente sulle alture che costeggiano la sinistra sponda della Savena sul riflesso che alla destra di questo fiume è posta la strada nazionale di Toscana ; perocchè concediamo che una delle due strade da Pieve del Pino sino all' alta montagna si potrebbe risparmiare , se invece del fiume e delle creste montuose , che separano le due tracce non vi fosse che una comoda pianura. E diciamo superiormente alla Pieve del Pino e non inferiormente, poichè da quella parrocchia a Bologna una buona strada suburbana è indispensabile in ogni ipotesi , visto il gran tratto che rimane tra quella di s. Stefano e Saragozza , le uniche ruotabili che guidano al monte. Ma eziandio nel tratto superiore gli ostacoli testè accennati fanno sì che i territorii delle due sponde , quantunque contigui , rimangono assolutamente separati , privi di comunicazioni , e pressocchè estranei gli uni agli altri.

Ed è sì vero quanto esponiamo , che se si osserverà il movimento delle derrate fuori di porta s. Stefano , si vedrà che i possidenti della riva destra di Savena , che godono il benefizio della nazionale Toscana , sempre hanno fatto il più attivo trasporto e commercio sia colla città nostra che colla Toscana ; mentre quelli della riva opposta , solamente dopo stabilita la ponticella di Musiano , hanno potuto portare qualche derrata a Bologna , abbenchè con molto disagio per la mancanza di sufficienti strade. Per ciò vien portato a Bologna per la strada di Toscana legname , carbone non solo da Musiano , Pianoro , Scascoli , Livergnane , Barbarolo , Anconella , Bibulano , Loiano , Gragnano; ma ben anche dall' ultimo confine di Monghidore e Scaricalasino , mentre gli stessi generi prima della ponticella mai si poterono trasportare alla nostra piazza dai comuni della sponda opposta , anche i più vicini : e non meno presentemente sono malagevoli se non impossibili gl' invìi di derrate nel vasto territorio che s' interpone tra Brento , Piano e Castiglione.

Da Pieve del Pino a Castiglione vanno le due tracce stradali vieppiù divergendo , a modo da allontanarsi sino per una dozzena di miglia : essendo tale appunto lo spazio che s' inframmette tra Castiglione e le Filigare , dove stanzia la dogana del Granducato.

D' altra parte se misuriamo la lontananza di questa stessa dogana dalla Porretta , che è situata verso il confine della strada provinciale dello stesso nome , vedremo che sorpassa le 20 miglia.

E non è giusto , ripetiamo adunque , che il popolo bolognese di questo estesissimo tratto della nostra montagna abbia una strada carreggiabile intermedia tra le uniche citate due vie , che serrano fra loro questo imponente perimetro del bolognese territorio ? E che sia veramente un imponente perimetro lo provano manifestamente queste stesse due vie , che sono le più lunghe di ogni altra strada bolognese : essendo certo che la Porretta è la terra del nostro contado la più distante dalla città ; e Castiglione che sta fra la Porretta e le Filigare dista da Bologna non meno della città di Ferrara.

Che se vi fosse chi notar volesse condurre più economicamente a Castiglione una strada , la quale principiasse o da quella di Saragozza nel confluente di Setta con Reno , o dalla nazionale Toscana per la ponticella di Musiano : attesocchè le due strade suddette dalla città nostra sino a Pieve del Pino corrono tra loro quasi paralelle e poco distanti , noi replicheremo esservi interposti alti colli e montagne anche ne' luoghi più prossimi alla città , e di più che la loro prossimità non è tale che non lo sia maggiore in molti punti quella che s' interpone tra la provinciale di Bazzano e la nazionale di s. Felice ; tra questa e la provinciale di Persiceto : tra la nazionale e la provinciale di Galliera ; abbenchè tutte queste si distendano per una lunga e comoda pianura ; la quale oltre tutti questi vantaggi gode ancora di quelli della nazionale di strada Maggiore e della provinciale di s. Vitale. Queste pure alla loro origine si staccano dalla città in punti tra loro egualmente lontani che le due sole vere strade montane : e cioè quella di Saragozza e di s. Stefano.

Altri potrebbe opporci che nel sistema di una strada da porta s. Mammolo a Castiglione diverrebbe inutile la ponticella di Musiano e il tratto stradale da questa ponticella a Pieve del Pino.

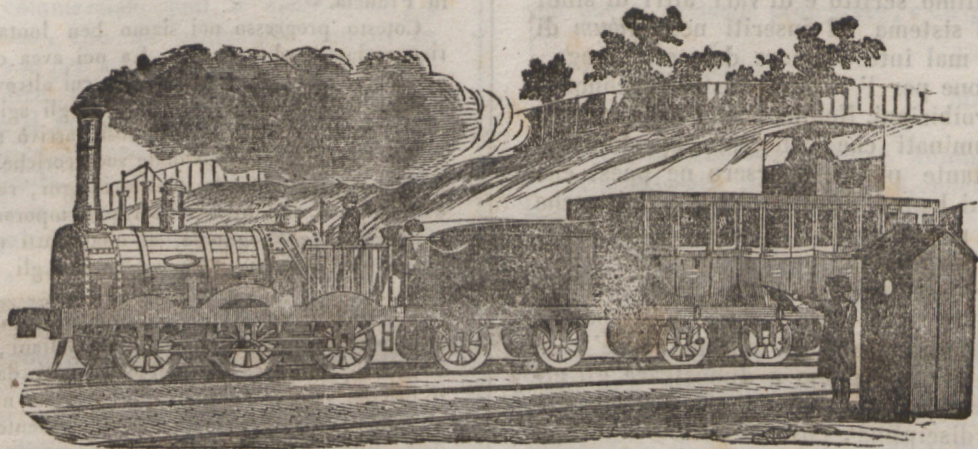
Non sarà mai inutile , replicheremo noi , questa strada , che rimarrebbe sempre come una preziosa comunicazione tra due tracce stradali lunghissime , fra le quali s' interpone un' erta scoscesa di montagne , ed un fiume spesse volte gonfio ed impetuoso , com' è Savena. Questa comunicazione sarebbe poi tanto più preziosa in quanto che finora sarebbe unica in sì lungo tragitto , com' è tra la città nostra ed il vertice dell' alto Appennino.

Tutte le altre strade nazionali o provinciali della bassa nostra provincia godono di non poche comunicazioni : e tutte riescono in pratica della massima utilità. Come adunque non riescirebbe questa sola in un paese montano dove le strade (se possonsi dire tali) vanno soggette a tanti e sì improvvisi guasti per l' imperversare delle tempeste , per i subitanei scoscendimenti , per le ruinose frane , per gl' imprevvisti abbassamenti del suolo , per le continue gonfiezze de' rivi e de' torrenti e per la furia degli oragani ?

Nel caso di un deterioramento improvviso della nazionale Toscana tra Musiano e Bologna , locchè se è difficile non è certo impossibile , si potrebbe , quando esistesse la strada che proponiamo , imboccare quella comunicazione mediante la detta ponticella ; e per tal modo guadagnar Bologna ad onta degli accennati guasti senza aver d' uopo di abbandonar sui luoghi vetture e salmerie : il quale evento in una strada postale di prim' ordine , com' è la Toscana , sarebbe prudenza il provvedere e l' antivenire.

Tutto ciò va bene si dirà : ma la spesa ? Al che si vuol rispondere , che quando si tratta di dar moto e vita ad un vasto paese destandovi o facendovi rivivere l' agricoltura, l' industria ed il commercio , dando anima moto ed incremento alla sua popolazione , la spesa viene col tempo compensata ad usura. Di più , oltre l' interesse di tutto questo popolo , che paga colle contribuzioni i comodi stradali ai confratelli , i quali finora hanno pensato a se e non a lui , evvi di più in questa intrapresa l' interesse immediato di questa nostra grande città che tra le mille città italiane risplende la decima in importanza e in popolazione : e che perciò è centro di grandissimi consumi. Questa nostra grande città spende oggi nel ristauro de' suoi monumenti ; e ciò è onorevole : spende in abbellimenti ; e ciò va bene : spenderà quando che sia in alcuni indispensabili allargamenti delle sue strade interne ; e ciò sarà anche meglio : ma ottima cosa farà intanto a porre in ottimo assetto tutte senza eccezione le vie rurali de' suoi appodiati. Una delle più importanti , e forse la prima di tutte è la nostra : 1. perch' essa incomincia la linea di una delle più dirette e più lunghe comunicazioni coll' estero a traverso la bolognese dizione : 2. perchè incominciata che sia dal maggior comune , le altre comuni prenderanno animo a proseguirla : 3. perchè da essa concorreranno al vasto bolognese emporio prodotti per quantità e qualità non meno apprezzabili di quelli che vi pervengono per altri stradali. Oltre a questi vantaggi , aderendo alle nostre proposte , si avrà la consolazione degli uomini onesti , e cioè di rendere altrui quel bene che ci vien fatto : perchè ripetiamo , si tratta in ultima analisi di spender in pro di essi quel che essi spendono in pro nostro : ed a questo siamo tenuti di stretto obbligo e giustizia.

CORSO DELLE AZIONI DI FERRATE ITALIANE

da Milano a Venezia	109 1/2
id. a Monza	senz' affari
da Firenze a Livorno	94
da Lucca a Pisa	senz' affari
da Napoli a Nocera.	id.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 31. 27 febbraio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13.70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. —

SEZIONE TECNICA.

Sulla sentenza nella Causa della ferrata ferdinanda maremmana.

Con sentenza del 15 gennaio 1847 il tribunale di prima istanza di Livorno in Toscana pronunciò nelle cause riunite di preteso scioglimento coattivo di società, nullità di società, nullità di adunanza generale ec. ec. promosse contro la società anonima della strada ferrata ferdinanda maremmana da alcuni viennesi azionisti della medesima, assoluta e piena condanna delle istanze da questi fatte, dichiarando non fondate le pretese loro, e dover essi sottostare alle spese del giudicio; e meglio come rilevasi dalla copia a stampa di tal sentenza che con grande strepito, per l' ottenuto trionfo, li signori cavaliere conte Teodoro Francesco Mastiani Brunacci presidente, e Bonaiuto Paris Sanguinetti segretario di quella società, pubblicarono e diramarono in ogni parte d' Italia e fuori, coi tipi del Nistri in Pisa (un opuscolo in 8vo di pag. 59) indirizzandola specialmente a quegli scrittori, che aveano avuto la sfortuna di non poter dividere l' opinione de' promotori di quell' impresa sulla convenienza della medesima ed aveano osato dirlo francamente.

Senza menomamente intendere d' attentare al rispetto dovuto alla *cosa giudicata*, nel partecipare al pubblico il risultato del promulgato giudicio, chiediamo però, che ci siano lecite alcune brevissime riflessioni, tendenti a provare, che l' incidente dell' ottenuta sentenza, *in nulla varia la condizione* di quella *malaugurata* impresa, al buon esito *impossibile* della quale, tutti i libelli pubblicati, tutte le possibili favorevoli sentenze, *nulla potranno* ottenere d' efficace, che possa farla procedere e mandare a compimento.

Questo probabilmente prevedeva lo stesso tribunale nel suo giudicato, esteso in termini, quantunque evidentemente favorevoli ai convenuti Mastiani e Sanguinetti, quando diceva a pag. 17 in fine che il solo modo legale di recesso che avessero gli attori Humel e loro compagni, consisteva o *nel vendere* le azioni loro, o *nel lasciarle perimere e decadere*, perdendo li 2 ventesimi sborsati, i quali ascendono, per tutta la società, e le sue 32 mila azioni, di cui 500 industriali (intascate dai promotori suddetti anche con premio, *solo lucro reale* conseguito nell' impresa) ascendono in ragione di lir. 1000 cadauna a lir. 3,200,000, versate nell' I. R. depositeria a cautela dell' osservanza de' patti della concessione.

Ora, siccome la vendita delle azioni è *impossibile* per difetto d' acquisitori, è facile presumere, che il massimo numero degli azionisti dissenzienti, dopo che questi aprirono gli occhi sulla impresa condannata dalla pubblica opinione e manifestamente dannosa, preferirà d' appigliarsi al partito subordinato dal tribunale istesso indicatogli di lasciarle perimere e decadere attalchè, perduti li 2/20 salverà almeno gli altri 18/20 e lascierà, che i signori Mastiani e Sanguinetti *pensino a far la strada.*

Costoro, favoriti come sono, otterranno per certo di cominciare i lavori, anzi vi saranno incitati, ed avranno in fondo, anche prima dell' epoca fissata per la restituzione, i detti 2/20; più il prodotto degli 18/20 pagato dalla minorità impercettibile degli azionisti con essi consenzienti; più ancora il prodotto della rivendita della maggiorità massima delle azioni dichiarate perente. — Ora se cotesto ultimo prodotto principal parte del fondo sociale della screditata impresa possa ottenersi in realtà, si lascia giudicare a chiunque abbia senno, e non sia ottenebrato da mal augurato spirito d' impegno, o da interesse di velare e scusare i precedenti men retti, perciò meno onorevoli, per cui, contro verità operando, riuscivasi ad accalappiare i creduli azionisti, pingendo con manifesti illusorii utile ciò che non mai potrà divenirlo, quand' anche s' avesse la pazienza d' aspettare il 1976, cioè tutta la durata dell' anonima società della strada ferdinanda maremmana.

Premesso questo principale ed essenziale riflesso, che niuno potrà contendere, specialmente nell' epoca che corre di generale decadenza delle azioni delle società concernenti ad imprese di presunto sicuro reale profitto, le quali azioni trovano difficilmente spaccio; ed avuto riguardo alle difficoltà che incontrano d' ordinarsi nuove società d' imprese evidentemente più vantaggiose della famigerata strada in discorso, ognuno conchiuderà facilmente che questa, col solo fondo minimo di cui potrà disporre il consiglio d' amministrazione, può benissimo per impegno farsi cominciare, ma certo non mai portarsi al menomo punto di terminarne anche una minima parte.

Triste condizione di luoghi, che da tanti anni assorbono ogni mezzo materiale della Toscana, e per le spese, che vi si fanno impediscono tante altre spese, non che utili, necessarie in altre toscane provincie; le quali pur contribuiscono a quegli inutili dispendii! Vanto certo pure non mai raggiunto di compiuti risultati, i quali malgrado le più eccellenti intenzioni son condannati a stare perpetuamente all' accennata condizione di *speranze insoddisfatte!*

Tal ne sarà pure della strada in discorso, malgrado i manifesti dei promotori, gli atti di concessione, i bei discorsi dei signori Mastiani e Sanguinetti, e le sentenze de' tribunali toscani.

E quand' anche la strada medesima ottenesse poi nuovi favori e privilegi i quali in fin di conto anderebbero a ricadere a maggior peso dello stato, col restituire perciò qualche valore alle sue azioni, l' impossibile suo esercizio in luoghi malsani, la nessuna speranza di congiungimento colle linee pontificie, niuna delle quali certo verrà mai alla dogana del Chiarone, faran sempre di quest' opera, un' impresa rovinosa, inutile, che certo *non frutterà mai vanto alcuno ai suoi promotori.*

P.

Unione dell' adriatico col mediterraneo. Pei torchi della Volpe esce ora in Bologna un nuovo pregiatissimo lavoro del benemerito nostro ingegnere Francesco Maranesi intorno alla *Unione dell' Adriatico col Mediterraneo e dello Stato Pontificio colla Toscana mediante strade ferrate.* A questo bel lavoro ha dato impulso, come vi si legge nel Proemio, la Memoria del sig. avvocato Blasi intitolata: *Del danno che avverrebbe allo Stato Pontificio da qualunque strada ferrata di comunicazione fra la Toscana e l' Adriatico.*

Le strane idee di quest' ultimo scritto e di vari altri di simil tempra, calcati sullo stesso sistema ed inseriti nell' *Album* di Roma, hanno origine da un mal inteso amore del natio luogo, e da una dichiarata propensione per l' erroneo sistema economico delle restrizioni e delle proibizioni. Non mancano nella grande Roma spiriti generosi ed illuminati che osteggino apertamente queste fatali massime, che tante piaghe apersero ne' paesi che le adottarono, che tanti danni hanno fatto patire sin qui anche al nostro paese, avviato ora per altra più felice direzione dalla mente oculata e benefica del magnanimo nostro Sovrano.

Gli scrittori del *Contemporaneo* specialmente, senza parlare d' altri illustri giornali sorti in luce nella nostra Metropoli, si fanno banditori di tutt' altre dottrine che le blasiane e de' consorti: ma siccome non ne hanno mai preso a dimostrare gli errori, forse perchè troppo manifesti a chiunque abbia posto sincero studio alle economiche discipline, così il nostro autore si fa davvicino e con stringato metodo logico a porne in evidenza i sofismi e le fatali conseguenze che ne sentirebbe lo stato dalla loro applicazione; massimamente perchè si raccoglie da un luogo dello stesso sig. Blasi, che *rispettabili persone, indotte dalla di lui opinione, hanno fatto istanza perchè strade ferrate toscane non abbiano passo nello Stato Pontificio d' onde possan far capo all' Adriatico.*

Il benemerito nostro autore tratta la materia con quella posatezza e dignità che si addice ad un uomo che ha fede nella sua buona causa e nella solidità degli argomenti che adduce: e mostra la massima cortesia al suo avversario, il quale con questi suoi scritti, moveva a sdegno o per lo meno ad ironico riso i più de' lettori de' nostri paesi. Ma che che dir si possa del sistema blasiano dai fautori se ne ha, o dai contrari, che tanti sono quanti hanno senno e dottrina, certo è che questo grave scritto del Maranesi è di tal peso e di tanta chiarezza e lucidità da persuadere e convincere i dotti e gl' indotti.

Dott. Carlo Frulli.

SEZIONE ECONOMICA.

Sul nuovo corso di economia politica alla università di Torino, continuazione, vedi n. **21 e 22.** Educato alle novelle necessità il secondo ramo della stirpe sabauda, poichè fu chiamato a succedere al primo resosi estinto, il principe assunto all' avito soglio proponevasi di riordinare il suo regno in modo accomodato alla presente età. Quindi ne' tre lustri decorsi i tre codici già promulgati; la legge fatta per tutti intieramente uguale; i privilegi compiutamente aboliti; la libertà commerciale fondata; l' armata a basi nazionali veramente appoggiata; la proprietà resa più libera e rispettata; il feudalismo soppresso, là dov' era ancora, mediante giusto riscatto convenuto con gl' investiti; le giurisdizioni uniformi create; le tante grandiose opere di pubblica utilità intraprese; e molti altri notevoli miglioramenti procacciati ai sudditi, malgrado le gravi difficoltà frapposte all' assunto dagli interessi antichi, inavvedutamente ristaurati nel 1814, come già notammo. I quali interessi avevano impedito ne' due ultimi regni di mandare ad effetto molti di que' miglioramenti, sebbene ambo que' regnanti, perchè ottimi princìpi, l' avessero generosamente e nobilmente tentato.

Nè quel solo ostacolo aveasi a vincere, ma quello pur anco che dall' ignoranza deriva; laonde al provvido pensiero d' un più diffuso e più appropriato insegnamento dovea l' illuminato principe avvertire. Però era mestieri preparare il terreno su cui avessero a sorgere que' frutti rigogliosi e benefici, che dovevano ritemprare a nuova vita civile questa parte subalpina d' Italia, onde assegnarle nel consorzio delle nazioni luogo più degno, stabilirne l' intera indipendenza, promoverne ragionevolmente la politica potenza e virtù, assicurandone contemporaneamente l' economica prosperità. All' educazione primaria, pertanto, pensavasi onde accennare dai primi elementi all' utile assunto, come se ne aveva già antico esempio nella vicina prospera Lombardia, ed altro più recente nella più vicina Francia, fatta più quieta e prospera anch' essa, dacchè a tale impresa pure accingevansi i di lei reggitori.

In que' paesi in fatti vedonsi viemmeglio rivolti gli animi verso ogni ramo del civile progresso; e mentre nel primo la quiete comune e la pubblica prosperità meglio erano assicurate, nel secondo, malgrado il frequente contrasto delle accese opinioni, frutto ancora de' passati politici rivolgimenti, e degli interessi da questi lesi, l' educazione e l' istruzione, meglio estese e curate in ogni classe della società, riescono a temperare gli animi e ad avviarli verso il vero incivilimento.

Però, nel mentre si pensò d' ordinare le diverse parti dell' umano sapere ad un più compito insegnamento, poneasi pur mente alla principal parte di esso; allo studio vogliam dire dell' economia politica, mercè del quale soltanto poteasi sperare di correggere il pubblico criterio da molti errori che in esso prevalgono. E affine di conseguire il proposto fine con maggiore efficacia, opportunamente pensavasi di ricorrere alla prima sede della scienza, là dov' era nella nostra penisola nata, e dove, ad onta de' moltissimi errori della pratica governativa, che per altre cause impedirono gli effetti fruttuosi della scienza medesima, pur eransi conservati per opera d' eletti cultori i buoni princìpi d' essa.

Infatti colà il nestore della scuola italiana, il nostro venerato e buon amico, Luca de Samuele Cagnazzi, successore del gran Genovesi, continuandone le sapienti e giuste dottrine, le aveva sino al 1820 predicate dalla cattedra fondata da Bartolomeo Intieri. L' esempio partenopeo veniva nel regno imitato, ed ogni università ebbe studio d' economia politica, sicchè i buoni princìpi di colà propagati formavano eletti cultori della scienza. Nella Toscana, alle università di Pisa e di Siena venivano le dottrine economiche pure insegnate con retti princìpi, e nell' Insubria con massime all' incirca uguali Romagnosi e Gioia insieme con molti altri si dedicarono a studiare i fenomeni e le regole della produzione spiegandoli al pubblico (1).

Il Cagnazzi, nel lungo e fruttuoso suo insegnamento, continuò a Napoli quella numerosa scuola d' eletti ingegni, i quali, conservando l' indole propria della dottrina economica italiana, seppero ciò nondimeno seguire il progresso della scienza, che vuolsi notare avvenuto nella Gran Bretagna ed in Francia.

Cotesto progresso noi siamo ben lontani dal volerlo contendere. Anzi riconosciamo, che, mentre fra noi avea culla la scienza, e si manteneva esente da certe aberrazioni, per cui altrove traligno dall' indicato principio morale della generale diffusione degli agi, presso alle sopra dette nazioni, a più estesi concetti sollevandosi, arrivò tuttavia a meglio e più chiaramente formolare alcune delle sue teoriche. Le quali, svolte con singolare perizia e precisione da uomini insigni, rendevano celebri i nomi di Smith e di Say, e di tanti scrittori contemporanei delle scuole Inglese, Francese, Tedesca e Spagnuola, ai quali tutti riverente si volge l' ammirazione de' cultori Italiani, cui, sebben fra gli ultimi, ci onoriamo d' essere ascritti.

Fra codesti cultori un giovane e bello ingegno, nato esso pure in riva al Sebeto, come il Genovesi, il Galiani, il Palmieri, il Filangieri ed il Cagnazzi, rifulgeva fra mezzo a molti da poco tempo per chiare prove d' insigne valore. Specialmente notavasi negli scritti di lui una logica sposizione delle idee economiche chiaramente formolate co' princìpi dialettici della scuola nazionale, saviamente appropriati ai tempi, e resi più compiuti ed esatti mercè del progresso scientifico delle altre scuole; progresso accolto con savio metodo eclettico in ciò che non osta al canone morale dell' italiana dottrina.

Cotesto novello banditore della scienza, l' avvocato Antonio Scialoia da Napoli, parve al principe riformatore di questo subalpino regno atto più di chiunque a ristaurare in esso l' insegnamento economico, dettandone i canoni da quella cattedra, che, istituita nella regia università di Torino nel 1819, appena trascorso un triennio, erasi di poi malauguratamente chiusa.

Presiedendo in quel tempo agli studi piemontesi Prospero Balbo, ministro egregio, nel quale è dubbio se fossero migliori le doti d' un cuore eccellente e d' un animo generoso, ovvero quelle d' una mente vasta ed illuminata, come d' una immensa dottrina; ed avendo egli assunto a principale e ben degno aiuto il dotto ed ottimo Napione, il quale insieme al Vasco può chiamarsi padre degli economisti subalpini, fondavasi dal re Vittorio Emmanuele, principe dotato delle migliori intenzioni, cotesta cattedra d' economia civile, così intitolata per meglio distinguerla da ogni politico insegnamento. Vi si faceano leggere, accomodate fino ad un certo segno ai più recenti canoni, le lezioni del Genovesi spiegate dal professore Cridis, uomo di vasta erudizione, di chiaro ingegno, d' animo retto oltremodo, sebbene non andasse scevro da qualche idea pregiudicata. Ma, venuti tempi meno felici, de' quali è inutile ricordare la triste memoria, la scienza economica, benchè innocentissima, era tuttavia per supina ignoranza imputata d' aver in que' rivolgimenti contribuito a sovvertire gli animi; laonde chiudevasi quella scuola, quasi fosse macchiata d' una tabe, contro la quale sono anzi efficace ostacolo le rette sue dottrine.

Proscritta così dall' alto insegnamento classico l' economia civile, coloro che destinavansi agli uffici economici non ebbero altro mezzo di conoscere le regole della scienza fuorchè lo studio privato. Chè anche pel buon governo economico de' popoli nuovamente dichiaravasi bastar qualche pratica, senza badare se fosse empirica o no, ed al più richiedevasi la cognizione del pretto diritto positivo, neanche con metodo razionale imparato, nel quale caso solo può dirsi, a nostro parere, che molto giovi a formare un retto criterio (2).

Da cinque lustri era così fatto muto l' oracolo della scienza, quando, per felice non men che savia ispirazione d' un principe illuminato, eccolo sorgere a vita novella per organo d' un degno interprete.

Non frapposto indugio ad attuare l' alto e benefico concetto, grazie alle cure sollecite d' un moderatore chiarissimo degli studi, il marchese Alfieri, il quale onora il bello suo nome mostrandosi savio ed occulato seguace d' ogni liberale disciplina e zelante ristauratore degli studi subalpini, venne allo Scialoia prescritto d' incominciar tosto il proprio corso, abbenchè già fosse di molto inoltrato l' anno scolastico, anzi appena due mesi ancora avanzassero del medesimo.

A serbare memoria di questo fausto avvenimento, a celebrarne l' importanza e l' utilità, ad accertarne l' onorevole buon successo così pel professore come per gli uditori, tendono queste nostre povere parole, dettate da un animo persuaso dell' immenso beneficio fatto ai popoli subalpini con tale istituzione. Questa infatti soddisfa ad un bisogno della nostra età, universalmente sentito; e perciò era dal voto comune invocata, attesa la tendenza economica de' nostri tempi, la quale tendenza appare evidente a chiunque s' affacci a studiar seriamente la pubblica opinione.

(*sarà continuato*)

(1) Ricordiamo che Milano fu la prima a seguire l' esempio di Napoli, e che fin dal 1768 Beccaria vi leggeva pubblica economia. (*La Redazione*)

(2) Non ha guari s' è rimediato a tale difetto, riordinando l' insegnamento legale, mercè del regolamento a tal fine promulgato, onde portarlo in breve a quello stato fiorente, cui era salito altre volte, fatta ragione del tempo, e da cui pur troppo potea dirsi decaduto da alcuni anni in poi, perchè non più appropriato e consono coi progressi della scienza.

Noi desideriamo, che quella stessa felice inspirazione, onde nasceva la nomina del Scialoja, presieda alle scelte ancor da farsi per le varie cattedre nuovamente create, senza che sia d' ostacolo mai il gretto pensiero di preferire pretesi dritti acquistati, o ragioni di nazionalità. La fama non dubbia di vasta e profonda dottrina, provata o con lungo e profittevole insegnamento, o con opere classiche pubblicate, è, a nostro parere, il solo e primo de' titoli. Aggiungiam poi, che gli scienziati sono cosmopoliti, ed un paese d' altronde debbe riputarsi felice d' adottare uno straniero, se per le sue qualità morali ed intellettuali può meglio d' altri insegnare utili dottrine.

La bilancia del commercio. I pseudo-economisti credono e chiamano commercio attivo il commercio d' estrazione, commercio passivo il commercio d' introduzione. Ciò posto misurano la prosperità dei paesi col mezzo della così detta bilancia commerciale. Per pesare in questa bilancia estraggono dai libri doganali i valori delle

mercanzie uscite dal paese, e quelli delle mercanzie in esso introdotte, e pongono i primi da una parte, ed i secondi dall' altra. Se i primi preponderano, e quanto più preponderano, ne deducono la prosperità del commercio, e la felicità del paese. Viceversa se preponderano i secondi, e quanto più preponderano, ne deducono che il commercio è in istato di languore, ed il paese in istato di miseria.

Quanto siano male applicati i nomi di commercio attivo a quello di estrazione, e di commercio passivo a quello d' introduzione, e quanto la così detta bilancia commerciale pesi a controsenso, è facile il dimostrarlo. Supponiamo, che un negoziante compri in Civitavecchia mille rubbia di grano per scudi novemila, e che spenda scudi mille per condurle a Cadice. Giunto in Cadice trova che la fortuna lo ha favorito, perchè il prezzo del grano è montato ad alto saggio, e vende il suo carico a scudi quindici al rubbio, e perciò ne ricava scudi quindicimila. Piuttosto che tornare in Civitavecchia con scudi quindicimila in effettivo, oppure colle corrispondenti cambiali, si avvisa di acquistare in Cadice tante mercanzie pel valore di scudi quattordicimila, per esempio tanto cotone, e spende scudi mille in nolo ed in tutto altro per condurre questo carico in Civitavecchia. Ivi giunto ha la fortuna egualmente favorevole, dappoichè quel carico medesimo, che gli costa scudi quindicimila fra acquisto e spese, lo vende scudi ventimila.

Compite così le operazioni il negoziante fa subito il suo bilancio, e scrive nei suoi registri come siegue.

Ritratti dalla vendita di rubbia mille in Cadice .		sc. 15,000
Spesa di acquisto di detto grano in Civitavecchia.	sc. 9,000	
Nolo e spese per condurlo in Cadice. . .	„ 1,000	
Sommano le spese		sc. 10,000
Utile netto		sc. 5,000
Ritratti in Civitavecchia dal carico di cotone acquistato in Cadice	„ 20,000	
Spesi nell' acquisto di detto cotone in Cadice . . . . sc. 14,000		
Nolo e spese per condurlo a Civitavecchia . . . . . „ 1,000		
Sommano le spese	„ 15,000	
Utile netto		sc. 5,000
Guadagno dell' intera speculazione . . .		sc. 10,000

Ognuno intende che avendo il negoziante guadagnato scudi diecimila, la fortuna pubblica, che si compone della somma delle fortune private, è accresciuta di scudi diecimila. Questo è il fatto. Vediamo ora come la bilancia commerciale stabilisce il suo calcolo intorno alla speculazione, che ha avuto un' esito felicissimo. Eccolo.

Valore introdotto in cotone	sc. 20,000
Valore estratto in grano	„ 9,000
Perdita.	sc. 11,000

Questa bilancia dunque dà la perdita di scudi undicimila, mentre il nostro negoziante, e la fortuna pubblica hanno acquistato scudi diecimila.

Un siffatto pesare poi diventa più lepido se il bastimento carico di grano, invece di giungere felicemente in Cadice, si fosse affondato per via, oppure se il naviglio carico di cotone avesse fatto naufragio venendo da Cadice a Civitavecchia, allora il negoziante, e perciò la fortuna pubblica avrebbe perduto il valore del grano e le spese fatte per imbarcarlo. Intanto la bilancia commerciale segnerebbe imperturbabilmente.

Valore in grano uscito	sc. 9,000
Valore introdotto nulla	„ 0,000
dunque in vantaggio del così detto commercio attivo	sc. 9,000

Supponiamo ora che un negoziante acquisti in Civitavecchia rubbia mille di grano pel prezzo di scudi novemila, che spenda scudi mille per condurlo a Cadice, che giunto a Cadice trovi i grani in grande ribasso e che perciò sia costretto di vendere le sue mille rubbia per scudi seimila cioè a scudi sei al rubbio. Supponiamo che in Cadice non trovi alcuna merce, che gli convenga acquistare per condurla in Civitavecchia e che ivi torni portando seco in cambiali la valuta dei scudi seimila ricavati dalla vendita del suo grano.

Stando così le cose il nostro negoziante scrive nei suoi registri il seguente bilancio.

Grano acquistato in Civitavecchia	sc. 9,000
Spese per condurlo a Cadice	„ 1,000
sono	sc. 10,000
Ritratti dalla vendita fatta in Cadice	„ 6,000
Perdita	sc. 4,000

Il negoziante dunque e la fortuna pubblica hanno perduto in questa speculazione scudi quattromila, e la bilancia commerciale come misura? Al suo solito!

Grano uscito	sc. 9,000
Merci introdotte	„ 0,000
Utile	sc. 9,000

E così trasforma in guadagno la perdita, come nei due casi posti di sopra, ed in perdita il guadagno.

Eppure per lungo tempo i governi si sono serviti di questa famosa bilancia per misurare la pubblica prosperità o miseria, l' attività, o il languore del commercio!!! E tuttora in alcuni luoghi se ne pubblicano ogni anno i risultamenti. Non dee dunque sorprendere che d' appresso una misura sì manifestamente assurda e fallace siasi reputato male il bene, e bene il male. Piuttosto è da considerare che là dove le protezioni e monopoli sono stati, e sono tuttora in voga e in onore, e che presso coloro che vorrebbero esclusa la libertà del commercio, questa bilancia che segna in perdita i guadagni ed i guadagni in perdita, è la misura, e la regola con che si pretende proteggere, e diriggere il commercio medesimo.

(*dal Contemp.*)

March. Lodovico Potenziani.

Cobden a Genova e a Roma. Annunciammo (ved. fogl. n. 15) il viaggio divisato da Riccardo Cobden in Italia, riportando una lettera di lui indiritta all' onorato e benemerito conte I. Petitti in cui appunto Cobden esprimeva il desiderio d' incontrare questo suo carissimo a Genova.

Ora che con molta compiacenza apprendemmo le feste e le dimostrazioni di stima tributate al Cobden tanto in Genova nel banchetto offertogli da molti ammiratori di quell' alto merito, nella sala dell' albergo Feder, il 16 gennaio scorso, quanto nel banchetto apprestatogli il 10 corrente nella sala della Camera di Commercio in Roma, crediamo completare quella prima notizia col riprodurre i discorsi pronunciati dall' illustre ospite in ambe le circostanze.

DISCORSO DI COBDEN AL BANCHETTO DI GENOVA.

Signori,

Concedetemi d' offerirvi le mie più sincere azioni di grazie per la cortese ed ospitale accoglienza che ricevo da voi. Abbiatevi anche i miei ringraziamenti per la simpatia, che i principii, ai quali va unito il mio nome, fece nascer tra voi.

I promotori della libertà commerciale nella Gran Brettagna hanno un solo ed unico scopo. - Quello di far scomparire tutti quei vincoli che ostano al progresso delle relazioni commerciali tra le varie nazioni. - Noi non siamo mai scesi nel campo delle politiche fazioni; e sempre ci siamo astenuti dalla menoma allusione alle varie forme di reggimento; ristringendo ognora le nostre discussioni ad una quistione di scienza economica, la quale interessa del pari la prosperità e la felicità di qualsiasi popolo, qualunque sia la forma del suo governo. Perocchè qual è lo stato in cui l' Autorità non abbia interesse a reggere sudditi ricchi, fiorenti e felici?

Io prevedo il progresso del libero scambio in tutte le contrade, perchè lo scorgo nell' interesse de' governanti come de' governati. E vedo un grande ammaestramento pei governi in un fatto notato fin qui soltanto in due nazioni. Questo fatto prova che la rendita dello Stato cresce in ragione diretta della riduzione delle dogane. Perocchè essa produce l' aumento della popolazione, del commercio e delle private ricchezze, onde derivano maggiori facoltà per contribuire alle pubbliche tasse. E valga il vero, Signori; gli Stati Uniti d' America hanno una tariffa doganale che è forse la più moderata del mondo; eppure in quel paese i nove decimi della pubblica rendita provengono dalle dogane. - In Inghilterra, dove da venticinque anni gradatamente ci siamo avviati verso la libertà degli scambi, un terzo dell' ingente nostra rendita pubblica ricavasi dalle dogane. In Francia un decimo soltanto delle tasse ritraesi da quella sorgente; ma quel paese non ha ancor fatto che il primo passo nella via della riforma della propria tariffa. - Quanto alla Spagna, dove il sistema vincolante regna fin qui esclusivamente, appena un tredicesimo dei tributi è ricavato dalle dogane. - S' io scendessi a considerare altre contrade ancora, potrei provarvi che quanto più esse allontanansi dal principio del libero scambio, tanto maggiormente scemano i mezzi del loro erario. - Onde deduco che l' interesse dei governi e quello de' popoli è in questo bisogno affatto identico; e vieppiù mi confermo nell' intimo convincimento dell' ineluttabile propagazione in tutta la terra de' principii commerciali di cui mi sono fatto l' umile difensore.

Nè importa ch' io qui vi ricordi, o Signori, come l' abolizione de' vincoli commerciali debba essere profittevole a questa vostra bella città. - La natura v' ha dato un vasto e profondo porto sulle sponde di un mare, dove molto non abbondano li sicuri ricoveri. I vostri trafficanti son noti per molta intelligenza e per gran copia di capitali. Li vostri navigatori sempre furono celebrati per coraggio, per sobrietà e per costanza. - Io non dimentico che fra essi nacque quel grande ed ardito Genio, cui dobbiamo la scoperta d' un nuovo mondo! Voi avete in somma tutti gli elementi della commerciale grandezza, nè manca alla vostra energia che un libero campo per rendere compiuta la prosperità della superba Genova - prosperità, la quale non può a meno di riuscire durevole, perchè fondata sugli inconcussi principii dell' umanità e della giustizia.

Questo discorso ha dato origine ai seguenti riflessi del signor conte Petitti:

1. Il diverso ordinamento delle finanze de' vari Stati rende facilmente inesatto qualsiasi ragguaglio tra i carichi in essi imposti ai cittadini; e tanto più vuolsi avvertire a questa considerazione relativamente al paragone tra le tasse del nuovo mondo con quelle della vecchia Europa.

2. Non può negarsi però che nelle dogane, come in ogni dazio indiretto, quanto più riduconsi entro certi confini le tasse, tanto più, crescendo le consumazioni, aumenta la rendita del pubblico erario, col far sorgere nuovi mezzi onde sopperire ai tributi.

3. Il ragguaglio, citato dal Cobden della Francia, non ci sembra però *interamente esatto*, perchè fra i prodotti della dogana si dovrebbe pur comprender quello del monopolio del tabacco, onde partire nel computo da elementi uguali. Perocchè è noto, che nella Grande Brettagna, se non v' ha quella privativa, il prodotto d' essa è supplito da un dazio d' entrata al confine, perciò compreso nelle dogane. Con questa avvertenza può dirsi che in Francia le derrate esotiche consumate pagano circa 280 milioni, e così *un quinto* e non *un decimo* soltanto del totale prodotto della finanza.

4. Lo stesso riflesso potrebbe farsi riguardo ad altre contrade.

La causa del libero scambio è troppo giusta ed evidente per altri argomenti, perchè occorra avvalorarla con ragguagli che i nemici di lei potessero imputare d' inesattezza.

DISCORSO DI COBDEN AL BANCHETTO DI ROMA.

Signori,

Molto piacere al certo ma nessuna sorpresa mi desta di trovare in questa capitale augusta sì famosa per le sue arti e per i suoi classici studi persone illuminate che s' interessano ad una questione di commercio. Non mi desta sorpresa perchè si tratta di una questione che storicamente s' appartiene a questo paese. La moderna Europa non è meno debitrice alla Italia per le sue arti per le sue lettere che per il risorgimento del commercio e dell' industria. L' Inghilterra stessa può offrire le prove di questa origine, perchè in Londra i libri mercantili si tengono ancora all' italiana, ed italiani nomi portano le strade nelle quali si adunano i nostri (*viva Cobden*). E frattanto m' accade pure di dover dire che un fatale errore invase generalmente tutti gli stati commerciali del medio evo, errore che è stato più o meno copiato da tutte le nazioni moderne. Lo spirito guerriero di un'età barbara si trasfuse in tutti gli affari del commercio. Ogni paese riguardò il vicino colla gelosia e l' odio d' un nemico. Mal si sapeva comprender come il commercio fatto liberamente fra due paesi potesse egualmente aumentare il progresso dei due paesi. S' immaginò che il commercio portasse di necessità il sacrifizio dell' uno all' ingrandimento dell' altro. Di là quelle guerre reciproche tra paesi vicini commercianti, ciascuno proponendosi uno scopo impossibile a raggiungere *un commercio esclusivo*, principio che trascinò conseguentemente alla distruzione della vita degli uomini, e di tutti gli elementi di prosperità che costituiscono le più grandi risorse e il sostegno più saldo del commercio (*applausi*).

L' economia politica moderna, scienza a cui l' Italia ha largamente contribuito, ha sparso una luce nuova sui veri principi del commercio, ed ha innalzato la scienza a livello di quell' incivilimento che è proprio della nostra età. Ella c' insegna che il commercio se libero è uno scambio reciproco di beneficii, che di due paesi che fanno liberamente il commercio fra loro, uno non può migliorare i propri interessi senza versare eguali benefizi sull' altro. E che perciò sotto un sistema di libero commercio tutti i paesi hanno lo stesso interesse ciascuno nella prosperità dell' altro. Ciò distrugge ogni cagione che incitava in altri di i popoli commercianti a farsi guerra per conquistare dogane provando ch' essi possono ottenere tutti i prodotti che crescono sulla superficie della terra a molto miglior costo col libero commercio che colla conquista del territorio. Io non dico qui che tutti i paesi egualmente riconoscono questo principio; ma desso è stato da lungo tempo dimostrato da tutti gli scrittori filosofi ed illuminati. L' Inghilterra è stata la prima ad aprire la via all' adozione pratica del principio del libero commercio: ed altri governi si apprestano a seguire l'esempio suo. Da per tutto questo principio è entrato in discussione e mi gode l' animo vedere che in Italia forma uno de' temi più favoriti al pubblico. Imperocchè io conto assai, o signori, sull' acutezza del genio e logico e pratico de' vostri compatriotti, il quale non mai venne meno nello spandere luce su tutte le questioni che imprende a rischiarare.

Agevole molto mi sarebbe dimostrare quanto gli stati della Chiesa abbiano a guadagnare nell' applicazione di questi principi di libero commercio; ma volentieri me ne astengo parendomi che mal mi convenga innalzarmi a far commenti in un paese ove ricevo ospitalità di straniero. Ma io mi vedo circondato da persone molto più competenti ad applicare queste vedute al loro paese nativo, e conchiuderò quindi il discorso ringraziandovi delle cortesi accoglienze, ed esprimendovi la fiducia e la speranza che io provo che il Grande Uomo, il quale occupa la Santa Sede e che ha di già empito il mondo (*lunghi ed alti applausi viva Pio IX. viva Pio IX.*) della fame delle sue virtù pubbliche, farà distinguere il suo regno per l' applicazione ne' suoi dominii dei pacifici e filantropici principi del libero commercio — (*Prolungati applausi Viva Pio IX. — Viva Cobden — Viva la libertà del commercio*). Il signor Sharpe propone un brindisi distinto a PIO IX, e così fa il sig. Freeborn per la regina d' Inghilterra. — Appresso levossi il marchese Luigi Dragonetti (*aspettazione generale* !) e al generoso brittanno così ragionò:

DISCORSO DEL MARCHESE DRAGONETTI.

Facciam voti per la lunga età e felicità durevole dell' illustre Riccardo Cobden, ammirabile esempio di quella tenacità di proposito e fermezza d' animo che trionfa il mondo e fa gli uomini signori delle cose e del tempo (*bravo, bravo! e subito silenzio di attenzione*). Un' aristocrazia, potente di favolose ricchezze, di non comune virtù d' ingegno e della consacrazione storica di alti fatti del senno e della mano, contrastava all' ardito e generoso disegno di francheggiare di oneroso tributo l' alimento del popolo e di non più soffrire che l' utile operaio, del suo necessario e colle più dure privazioni, pagasse a quella una lautissima lista civile per le intemperanze dell' orgoglio e del lusso. Liberali ministri, comechè autori o promotori di memorabili riforme, tassavano di follia il pensiero di far crollare l' edificio monumentale di Leggi, principal fondamento di quella potenza che si riguardava siccome il palladio della nazionale grandezza (*Bene Bravo!*). Ma nulla parve impossibile al forte volere di Uomo che con l' immensa efficacia della sua parola e del vero si fece via degli ostacoli e giunse a volgere e signoreggiare la pubblica opinione, per forma che il più poderoso avversario, il più grand' uomo di stato dell' impero Brittanico, Roberto Peel, convertito alle sue dottrine, non dubitò di far pericolo della eminente sua posizione di capo del dominante partito e, vago di una gloria non più saputa, volle farsi di quella guidatore e sostegno. Così la gloriosa lega di Cobden, Bright e Wilson, già per più anni schernita e derisa, riportò quel trionfo che, abbattendo il privilegio più saldamente costituito, ha commosso e rallegrato il mondo della caduta di una delle più forti barriere che dividono la grande famiglia dei popoli (*grandi applausi*). Sia onore immortale, o Riccardo Cobden, alla tua invitta costanza, e ti goda l' animo di essere questa sera plaudito e festeggiato nella città de' famosi trionfi e presso l' immobile sasso del campidoglio (*viva Cobden*). Gli antichi trionfatori salivano quella rupe sulle dorate quadrighe, perchè di Roma faceano provincia il mondo, e le aggiogate nazioni aggregavano al romano impero. Tu con la tua pacifica e legale vittoria hai dato il più forte impulso all' universale associazione delle genti e la gloria delle sanguinose conquiste impallidisce allo splendore della tua, santificata da quell' amore che tutto santifica, l' amore dell' onesta libertà (*vivissimi e prolungati applausi*). I mali più deplorabili della civile convivenza debbono per avventura riferirsi alla neghittosa mollezza de' creduti prudenti, i quali col nome derisorio di utopie tolgono fede alle più alte e magnanime imprese. Tu con l' eroica tua costanza hai dato al mondo un magnifico esempio del come le utopie si traducano in fatti d' inestimabile valore, e con ciò soprammisura hai ben meritato della umanità e della dignità dell' umana ragione. Noi di gran cuore rendiamo onore a sì bella virtù che avesti comune coi tuoi animosi ed illustri colleghi: e con religioso rispetto la veneriamo in voi personificata, sendo quella virtù di che noi italiani più abbiamo mestieri per rifarci una patria, e però, come novella e reduce deità questa sera, te sacerdote, vorremo collocarla là ov' ebbe tempio il Giove Capitolino, a conforto e pegno delle speranze d' Italia. (*vivissimi applansi — Bravo marchese Dragonetti, viva Cobden*).

VARIETA'.

Avviamento all' istruzione ed educazione di ogni classe in Piemonte. Scrivono da Torino di alcuni indici di vero progresso che debbono consolare e servir d' esempio a tutti li buoni italiani.

1. Le scuole serali, affidate dall' istituto detto della *Mendicità istruita* ai *fratelli delle scuole cristiane*, aperte l'anno scorso, aveano dovuto ricusare molti scolari per difetto di sale abbastanza grandi onde accoglierli. Solo si dovettero ammettere 150 sopra 700 allora iscritti. L' amministrazione tosto fece costrurre altre sale, ma le previsioni, la Dio mercè, andaron pure fallite. Credeasi bastante stanza un aumento di 600 posti. Alla riapertura delle scuole, gli operai *adulti* presentatisi per esservi la sera istruiti erano 1,500 circa. Bell' aumento, che onora li nostri artigiani, i quali preferiscono la scuola al teatro ed all' osteria!

2. Le scuole di geometria, chimica e meccanica applicate alle arti videro pure nell' anno continuata l' attenzione di molti dilettanti, che le frequentano, e cresciuto a segno il numero degli operai che si dovettero mutare i locali, ed assegnarvi il gran teatro di chimica, il quale contiene meglio di settecento persone.

3. La scuola del prof. Scialoja d' economia politica, alla quale pure intervengono moltissimi *amatori* d' ogni ceto, conta oltre a 160 giovani, che la frequentano assiduamente, e si sono fatti inscrivere per subir poi l' esame in fine dell' anno e rispondere all' esercitazioni, che intende fare l' illustre professore. Si noti che quel corso non è che *facoltativo*.

4. La scuola di canto col metodo francese del Villiem, modificato e migliorato dal maestro Rossi, conta 200 allievi fanciulli, ed aspettasi l' autorizzazione per l' apertura d' altra scuola per gli adulti. Una società sopperisce alle spese.

5. Altra società di 200 membri ha aperta una scuola di ginnastica a proprie spese, da due anni. Essa conta oltre i soci 100 e più allievi gratuiti. Il prof. Obermann ha inoltre aperto una sala privata per le fanciulle della classe agiata, mediante pagamento.

Questi fatti provano che a Torino l' avviamento all' istruzione ed educazione d' ogni classe tutto dì cresce e si perfeziona in quel senso, che si conviene ad un popolo che tende al *vero progresso*, a quel maschio e dignitoso incivilimento, che non fa ovazioni alle cantanti e ballerine, ma onora e coltiva le scienze con amore, verità e decenza.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.